ZBORNIK ZNANSTVENOG SKUPA



140 GODINA ŽELJEZNICE U ZAGREBU (1862 - 2002)

Zagreb, 2003.

ZBORNIK ZNANSTVENOG SKUPA

140 GODINA ŽELJEZNICE U ZAGREBU (1862-2002)

Zagreb, 2003.

Izdavači:

HŽ - Hrvatske željeznice d.o.o.
Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju Hrvatskog državnog arhiva

Suizdavači:

Sekcija za ekonomsku i socijalnu povijest Hrvatskog nacionalnog odbora za povijest
Centar za ekonomsku i socijalnu povijest Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta u Zagrebu

Urednica:

Dr. sc. Mirela Slukan Altić

Uređivački odbor:

Helena Bunijevac
Hrvoje Petrić
Prof. dr. sc. Mira Kolar
Prof. dr. sc. Dragutin Feletar

Redaktor:

Ivan Marković

Lektorica:

Marijana Jakšić

Tisak:

Željeznička tiskara d.o.o.
Zagreb, Petrinjska 87

Naklada:

500 primjeraka

Naslovna stranica:

Prijamna zgrada Zagreb Južnog kolodvora godine 1915.

CIP - Katalogizacija u publikaciji
Nacionalna i sveučilišna knjižnica - Zagreb

UDK 656.2 (497.5) (091) (063)

ZNANSTVENI skup Stočetrdeset godina željeznice u Zagrebu (1862-2002) (2003, Zagreb)
140 godina željeznice u Zagrebu (1862-2002) : zbornik znanstvenog skupa / <urednica Mirela Slukan Altić>. - Zagreb : HŽ - Hrvatske željeznice : Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju Hrvatskog državnog arhiva, 2003.

ISBN 953-6278-07-3

I. Željeznički promet -- Hrvatska -- Povijest

430113056

SADRŽAJ:

Table of contents

PREDGOVOR

Znanstveni skup "140 godina željeznice u Zagrebu (1862-2002)" održan je povodom 140. obljetnice željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak otvorene za promet 1. listopada 1862. godine. Skup su zajednički organizirali Hrvatske željeznice i Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju Hrvatskog državnog arhiva. Kao suorganizatori na skupu su sudjelovali i članovi Sekcije za ekonomsku i socijalnu povijest Hrvatskog nacionalnog odbora za povijest te Centra za ekonomsku i socijalnu povijest Zavoda za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta u Zagrebu. Skup je popraćen i istoimenom izložbom koju su zajednički priredili Hrvatski državni arhiv i Hrvatski željeznički muzej na čelu s prof. Helenom Bunijevac.

Izgradnjom pruge Južne željeznice, Zagreb i Sisak po prvi su puta direktno povezani s Trstom i Bečom, postavši tako dio europske prometne mreže. Bio je to samo početak izgradnje željezničke mreže na području hrvatskih zemalja koji je najavio novo doba u prometnoj i gospodarskoj povijesti Hrvatske. Tako je već 1865. godine pruga Južne željeznice produžena do Karlovca a 1873. do Rijeke. Istodobno Kraljevske ugarske željeznice grade prugu preko Križevaca i Koprivnice koji će 1870. godine povezati Zagreb s Budimpeštom. Ubrzo je uslijedila i izgradnja pruga prema Hrvatskom zagorju, Lici, Slavoniji i Dalmaciji.

Izgradnja željezničke pruge nije označila prekretnicu samo u prometnom povezivanju Hrvatske. Razvoj željezničke mreže bio je snažan poticaj gospodarskom razvoju, osobito tek stasaloj industrijskoj proizvodnji. Jačanjem prometnih funkcija područja kojima je željeznica prošla, jačale su i ostale centralne funkcije naselja, koja od tada bilježe znatniji demografski i prostorni rast. Dolazak željeznice omogućio je čvršće povezivanje grada i njegove okolice, proširujući gravitacijske zone grada, osiguravši mu na taj način šire tržište ali i izvore radne snage. Kretanje ljudi, roba i ideja sada se odvijalo dotada nepoznatim brzinama. I unutar samoga grada, željeznica ostavlja neizbrisive tragove. Željeznička pruga i njezini ključni objekti, kolodvori, postaju dominantnim čimbenicima morfološkog i funkcionalnog razvoja grada.

Hrvatske željeznice i danas su jedna od glavnih okosnica prometnog i gospodarskog povezivanja Hrvatske s Europom. Okupljanjem vrsnih stručnjaka različitih struka koji se u svojem znanstvenom i stručnom radu bave željeznicom, željeli smo pristupiti povijesti ali i budućnosti željeznice na nov, interdisciplinaran način. Želja nam je da ovaj znanstveni skup i njegov zbornik bude samo početak plodne suradnje te poticaj za daljnja istraživanja povijesti željeznice kao i promišljanja o njezinoj budućnosti.

Dr. sc. Mirela Slukan Altić
pročelnik Zavoda za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju

Prof. dr. sc. **Mira Kolar**
Odsjek za povijest
Filozofski fakultet u Zagrebu

UDK 625.1 (497.5 Zagreb) "1862"
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Uključivanje Zagreba u europsku željezničku mrežu 1862. godine

Sažetak

Zagreb je uvijek bio prometni punkt bilo da je riječ o riječnome, cestovnome ili željezničkom prometu. Godina 1862. znači početak njegova uključivanja u željeznički promet u Europi, ali i početak njegova pretvaranja iz kulturnoga i političkoga središta i u gospodarsko središte širega područja. Izgradnja pruge nije išla lako, jer su postojali planovi da se sagradi pruga od Zemuna do mora koja bi zaobišla Zagreb i izolirala ga. No, austrijsko Društvo južnih željeznica dobilo je od vlade u Beču koncesiju za izgradnju pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak i pruge Zagreb - Karlovac kako bi se to područje usmjerilo na Trst kao na glavnu izvoznu luku u Monarhiji. Iako je izgradnja pruge kasnila godinu dana i premda njezino otvaranje 1. listopada 1862. nije bilo obilježeno gotovo ničim, dolazak prvoga vlaka sa sisačke strane u Zagreb ipak je značio novo doba u prometnoj povijesti Hrvatske.

Ključne riječi: željeznica, Društvo južnih željeznica, izgradnja pruge, Zagreb

Key words: railways, Association of Southern Railways, the construction of the railway line, Zagreb

Uvod

Devetnaesto stoljeće moralo bi se nazivati stoljećem željeznica, a ne stoljećem industrijske revolucije koju označavaju parni strojevi. Iako je prvi parobrod na Dunavu godine 1817. sagradio Osječanin Bernhard, a nakon godine 1830. Dunavom su plovili parobrodi poduzeća Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft (Dunavskoga parobrodarskoga prijevoznog društva), tek željezničke pruge oslobodile su riječne tokove od kretanja ljudi, roba i ideja te mjestima kroz koje je prošla željeznica omogućile neprekidan protok vijesti i ideja, a time i modernizaciju. Dokazano je da su se ona mjesta kroz koje je prošla željeznička pruga modernizirala kudikamo brže. Svijet se počeo brže mijenjati, a ljudi brže živjeti.

Na prvim prugama u Austriji vagone nisu vukle parne lokomotive, nego konji. Pošto su se u Engleskoj godine 1835. počele graditi željezničke pruge za vlakove na parnu vuču, bankarska kuća Rothschild dobila je 1836. koncesiju za izgradnju pruge Beč - Bochnia na kojoj su vagoni mogli biti vučeni »konjskom ili parnom vučom«. Prva pružna dionica od Florisdorfa pokraj Beča do Wagrama u promet bila je puštena 6. siječnja 1838. To je početak doba izgradnje željezničkih pruga u Austriji.

Što se tiče Ugarske, njezin sabor na svome zasjedanju 1832. donio je zakonski članak XXV. o izgradnji željezničkih prometnica, koji je car Ferdinand sankcionirao 2. svibnja 1836. Ishodište svih 13 željezničkih pruga svoje središte trebalo je imati u Budimu, pa čak i ona pruga prema moru, koja je od Pešte trebala voditi »...usque Litorale Maritimum Hungaricum«, tj. do Ugarskoga primorja.[1] No, izgradnju pruga u Ugarskoj prekinulo je izbijanje revolucije godine 1848, pa je Budim priključak na magistralnu željezničku prugu Beč - Trst dobio tek 1860. godine izgradnjom pruge preko Nagykanizse, Kotoribe i Čakovca do Pragerskoga. Zbog toga neki smatraju da je dionica od Kotoribe do Čakovca prva pruga uopće sagrađena na području današnje Hrvatske, jer je Međimurje u Jelačićevo vrijeme bilo u sastavu Hrvatske.

[1] Bernard STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1868., I, Zagreb 1873., dok. 31., str. 256. Iz predgovora tomu izdanju uzeti su i neki drugi podatci koji se ne navode posebno.

Izgradnju željezničkih pruga u Hrvatskoj određivali su Beč i Pešta jer Hrvatska nije imala svoju državu, nego je od 1102. godine bila povezana s Ugarskom, a od godine 1527. vladari su joj bili Habsburzi koji su svoje sjedište uglavnom imali u Beču. I jedno i drugo političko središte na hrvatski prostor gledalo je samo kao na prolazno područje prema moru. Pritom je valjalo voditi računa o Bosni koja je do godine 1878. bila unutar Osmanlijskoga carstva, a onda zajedničko područje pod upravom Beča i Budimpešte. Zbog takva stanja željeznički smjerovi planirani i izvedeni u Hrvatskoj nisu bili najpogodniji za nju jer su gusto naseljena i prirodnim bogatstvima bogata područja ostavljali izvan domašaja pružnih trasa, što je imalo velikih posljedica na cjelokupan razvoj Hrvatske. Na to da željeznička pruga prosiječe Hrvatsko zagorje trebalo je čekati sve do 1886. godine, pruga prema moru prolazila je krasom ostavljajući Hrvatsko primorje bez željezničke veze, a pruga prema Zemunu nije bila cjelovito dovršena do 1892. godine. Sve u svemu željeznička politika nije vodila računa o interesima hrvatskih prostora, ali čak i tako marginalna donosila je velike promjene. Zbog toga puštanje u promet pruge koja je 1860. od Budima kroz Međimurje prošla do Pragerskoga, a osobito puštanje u promet pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak 1862. godine jesu jedni od najvećih događaja hrvatske gospodarske povijesti.



Prva vožnja željeznicom na lokomotivsku vuču u Habsburškoj Monarhiji, 19.11.1837.

Prvi planovi za izgradnju pruge u sjevernoj Hrvatskoj

Prvi projekti za izgradnju željezničkih pruga u Hrvatskoj uklapali su se u rasprave mađarskih krugova i nakon 1836. Pritom krajnja točka svih planova uvijek je bila Rijeka. Skupina pod vodstvom grofa Istvána Széchényija objavila je u *Pesti Hirlapu* od 16. studenoga 1843. prijedlog za izgradnju konjske željeznice od Vukovara preko Siska i Karlovca do Rijeke, a pruga je čak trasirana od Siska preko Petrinje i Gline do Karlovca i onda Jozefinskom cestom do Josipdola Lujzinskom cestom. No, prevelike teškoće zbog brdovita terena isključile su Rijeku kao završnu točku te željeznice, pa je kao završna postaja predložen Senj. Tomu prijedlogu usprotivili su se i Rijeka i Karlovac. Dakako ta pruga nije trebala dodirivati Zagreb.

Godinu dana nakon toga u Ugarskom saboru Széchényi je raspravljao o tome da najprije valja sagraditi prugu Budimpešta - Rijeka koja je bila najveća potreba Ugarske. Političar Lajos Kossuth je pak zastupao prijašnju Széchényijevu zamisao da je potrebno što prije spojiti dunavsku ravnicu s Jadranom preko Rijeke. On je smatrao da bi željeznička pruga koja bi išla od Budimpešte do Rijeke dodirivala liniju Društva južnih željeznice, koje je svoju glavnu izlaznu točku vidjelo u Trstu kamo je bio usmjeravan cjelokupan promet. Kossuth je išao nekoliko puta u Rijeku i u mjesecu siječnju 1846. napisao članak »Tengerhez magyar. El a tengerhez« te je tada osmišljena parola »Tengere magyar« (Na more, Mađari!).

Za izgradnju željeznice koja bi Ugarsku spajala s Rijekom bio je zainteresiran i Pál Szabó, direktor Madžarskoga trgovačkoga dioničkog društva. Načinjene su i kalkulacije po kojima je izlazilo da bi se na liniji Vukovar - Sisak - Rijeka samo na teretnom prijevozu zajmom od 20.000.000 forinti moglo dosegnuti pet posto kamata jer je dotadašnji prijevoz stajao 1.708.465 forinti, a željeznički trošak iznosio bi 822.892 forinte, pa bi prema tome prihod u prvoj godini iznosio čak 965.570 forinti[2]. Početkom 1848. osobito žestoke rasprave o izgradnji željezničke pruge vodile su se u ugarskim županijama. Kossuth je i dalje uporno insistirao na izgradnji pruge od Dunava do mora, a Széchényi je i dalje mislio da pruga mora služiti isključivo mađarskim gospodarskim interesima, a ne svinjogojcima u Srbiji, rumunjskim trgovcima solju ili banatskim Švabama, pa se zalagao za najkraći izlazak Mađarske na more. Mađarsko revolucionarna vlada s na čelu Batthyányjem ovlastila je 1848. godine Ministarstvo prometa da sagradi šest željezničkih pruga čija bi polazna postaja bila u Pešti, a među njima nalazila se i pruga Pešta - Rijeka.

Dakako nakon 1849. godine svi ti planovi su propali jer je Rijeka došla pod hrvatsku upravu, odnosno cijelo Hrvatsko primorje bilo je podložno pomorskoj oblasti u Trstu s nadzorništvima u Veneciji, Rijeci i Dubrovniku. Imajući takvu ulogu, Trst se s Državnim južnim željeznicama dogovarao o izgradnji željezničke pruge od Beča do Trsta, s time da se trebala graditi i pruga od Zidanoga Mosta do Siska koja bi također dodirivala Zagreb. Dionica pruge Beč - Trst od Beča preko Bečkoga Novoga Mjesta (Wiener Neustadt), Brucka na Muri (Bruck an der Mur), Graza i Maribora do Celja u promet bila je puštena 1846, a drugi dio od Celja do Trsta 28. srpnja 1857. Društvo južnih željeznica sagradilo je i prugu od Budimpešte preko Nagykanizse, Kotoribe i Čakovca do Pragerskoga, koja je bila otvorena 24. ožujka 1860. godine. Radovi na trasiranju pruge od Zidanoga Mosta na pruzi Beč - Ljubljana prema Zagrebu i Sisku također su počeli 1851, ali je do 1855. godine zbog teškoga financijskog stanja u Monarhiji bila izvedena samo osnova pruge od Zidanoga Mosta do Radeča, a onda je pruga na daljnju izgradnju čekala punih pet godina.

Višegodišnje teško financijsko stanje u Monarhiji prisililo je bečki dvor na to da proda sve južne državne pruge u Austriji, Lombardiji, Veneciji i središnjoj Italiji. Prodaja je bila provedena dražbom 1858. te su za 100.000.000 franaka u srebru koncesiju na 90 godina kupile bankarske kuće baruna Rothschilda iz Londona i Pariza i utemeljile novo Društvo južnih željeznica. Društvo je kupljene pruge moglo iskorištavati kako je htjelo, ali je bilo obvezno graditi nove pruge prema zahtjevu bečkoga ministarstva[3]. To ministarstvo odmah je zatražilo da se do 1861. sagradi pruga Zidani Most - Sisak, a do 1862. i pruga Zagreb - Karlovac, smatrajući da će se time trgovina i promet cijeloga toga hrvatskog područja usmjeriti prema Trstu.

Društvo južnih željeznica raspolagalo je velikim kapitalom, pa nije gubilo vrijeme, premda je 1859. car Franjo Josip I. izgubio veći dio Italije i Lombardiju sukobivši se s talijanskim i francuskim snagama. Ipak, Društvo južnih željeznica obvezu nije moglo ispuniti na vrijeme, pa je dovršetak pruge do Siska kasnio godinu dana. Zemljane radove na pruzi preuzelo je građevno poduzetništvo *Braća Pongratz*[4]. Osobito teško bilo je sagraditi most preko Save kod Zagreba koji je imao devet stupova od čega samo dva obalna. Stupovi su bili ukopani 1860/61. godine, a željezni dijelovi bili su dopremljeni iz Beča brodom Dunavom i Savom do Siska jer još nije bilo mosta kod Broda na Savi koji bi sprječavao prolazak parobroda. Odatle je željeznu konstrukciju do radilišta trebalo dopremiti cestom jer Sava od Rugvice do Zagreba nije bila plovna. Željezna konstrukcija na most je bila navučena 21. svibnja 1862. godine u nazočnosti bana Josipa Šokčevića i mnoštva naroda. Gotovo istodobno bio je dovršen i željeznički most preko rijeke Krapine kod Zaprešića[5]. Pruga Zidani Most - Sisak bila je duga 125,31 kilometar, a troškovi izgradnje dosegnuli su 9,500.000 forinti austrijske vrijednosti. U Zagrebu i u Sisku bile su odmah podignute i jednokatne postajne zgrade, a restauracije su u mjesecu kolovozu 1862. godine bile dane u najam[6]. Zagrebačka postaja bila je građena već u mjesecu listopadu 1861, kada su traženi obrtnici

2 Milan MARJANOVIĆ, Rijeka od 1860-1918. Zbornik Rijeka, Zagreb, 1953., 277.

3 Helena BUNIJEVAC, Tako je počelo, Sto godina zagrebačkoga Glavnog kolodvora. 1892-1992., Zagreb, 1992., 9.

4 Guido Pongratz (Blanbkenstein, 4. I. 1822. - Zagreb, 31. XII. 1889) bio je zagrebački industrijalac, suvlasnik karlovačkog mlina na valjke, a nakon dolaska vlaka u Zagreb otvorio je i tvornicu parketa i namještaja u Zagrebu. On je imao i rudnik ugljena Vrdnik u Srijemu, te je i tamo bio angažiran na izgradnji željeznica.

5 Helena BUNIJEVAC, n.dj., 10.

6 Isto, 11.;»Restauration«, Agramer Zaitung, br. 201, 2. IX. 1862., str. 716.

za dovršetak zgrade[7]. U akciju prihvata putnika morala se uključiti i općina glavnoga grada Hrvatske i Slavonije, Zagreba, koja je na sjednici 2. rujna odlučila da se sagradi Kolodvorska cesta (u današnje vrijeme Ulica Republike Austrije) troškom od 5.000 forinti[8]. No, malo-pomalo bližio se dan puštanja u promet pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak, a to je izazvalo i skok vrijednosti dionica Društva južnih željeznica na bečkoj burzi[9].

Konferencija o željeznici u Zagrebu u mjesecu kolovozu 1862. i osnivanje Željezničkoga odbora na čelu s biskupom J. J. Strossmayerom koji je trebao preuzeti dalju izgradnju pruga u Hrvatskoj.

U Hrvatskoj je nezadovoljstvo prometnom politikom Društva južnih željeznica zbog izgradnje pruge koja bi sve odvlačila u Trst bilo veliko i dugotrajno. Trgovačka obrtnička komora u Zagrebu i gradska zastupstva u Hrvatskom primorju, ali i zastupstva grada Rijeke i Bakra, iskoristili su nezadovoljstvo Ivana Mažuranića kao kancelara Hrvatske kancelarije u Beču te su predstavkama izrazili žalbu zbog tih pruga 1857. kad je Beč dobio spoj s Trstom i 1860. kada je s Trstom bila spojena Budimpešta. Svi u Hrvatskoj predviđali su pravu katastrofu ako se ostvare planovi Društva južnih željeznica o izgradnji pruge ne samo do Siska nego i do Karlovca, jer bi se tada cijelo područje prometno okrenulo prema Trstu, osobito onda kada se čulo da Društvo južnih željeznica prugu namjerava produljiti i od Zagreba do Karlovca.

No pokušaji da sami nešto učine, bili su zakašnjeli i idealistički. Na poticaj bana Josipa Šokčevića, 1. kolovoza 1862. u Zagrebu je počela dvodnevna konferencija o željeznici, koja je završila zaključkom da treba sagraditi prugu Zemun - Rijeka koja bi prolazila sredinom Slavonije s odvojcima prema Osijeku, Brodu na Savi i Senju. Gotovo svi gradovi na konferenciju su poslali svoje predstavnike i svaki je zastupao svoje interese. Zanimljiv je izvještaj zastupnika Mirka Šuhaja na sjednici zagrebačkoga gradskog zastupstva 25. kolovoza 1862. On je tom prigodom rekao da je kao član Banskoga vijeća uspio doznati to da je na konferenciji gotovo "... jednodušno zaključeno, da bude Zagreb sriedotočjem hrvatsko-slavonske željeznice", i da nije bilo carske zapovjedi da se još 1863. sagradi pruga Zagreb - Kalovac te da je bilo moguće utjecati na izmjenu careva mišljenja da se pruga Zagreb - Karlovac gradi u režiji Društva južnih željeznica[10]. Konferencija je međutim probudila sve koji su mislili drugačije. Brodski odvjetnik Andrija Torkvat Brlić, inače političar poznat iz 1848, osvrnuo se 2. rujna 1862. na zaključak Banske željezničke konferencije kritizirajući što pruga prolazi sredinom Slavonije i što su zaključci bili doneseni bez nazočnosti krajišnika. On je smatrao da slavonska pruga treba biti krajiška pruga, da se treba spustiti na Savu i da treba prolaziti kroz Brod te je i brodsko općinsko vijeće poduprlo taj prijedlog[11]. Bilo je i drugih mišljenja, vrlo različitih u pogledu trase, svrhe izgradnje određenoga smjera i drugoga. Uzburkala se cijela Hrvatska. Dalmatinski političar dr. Mihovil Klaić objavio je u Narodnim novinama članak »Dunav i Jadransko more«, u kojemu je istaknuo to da je 1848. došlo do prekretnice i da će se u to doba, kada više nije bilo tlake, hrvatski proizvodi udeseterostručiti, te da će "...nagomilavanje glavnicah, uvadjanje izobraženjem usavršenih metodah, podpuno dogotovljenje puteva za obćenje, i očekivano oslobodjenje od turskog jarma pokrajinah s desne obale Dunava, dovesti proizvode velike one doline do takove miere, koju možda um čoviečji nije sad u stanju predviditi, ali koje će iz nje zaista napraviti zapadnu žitnicu, i staviti ju u stanje, da se uzmogne s koristju boriti s podnevnom Rusijom i s dolnjim Dunavom u providjanju redovitih iskanjah žita, štono su ih je Englezka i podnevna Francezka prinudjenje u istoku činiti" te je naveo i obrazložio sve mogućnosti koje je bilo moguće iskoristiti u smjeru izvoza žita preko Jadrana, uglavnom preko Splita ili Rijeke. Klaić je u tome trenutku mislio da je ipak najbolje sagraditi prugu Zagreb - Rijeka u duljini od 248 kilometara, što bi bio najkraći izlaz Hrvatske na more i svakako jeftiniji od pruge Sisak - Trst koja ima 343 kilometara. Klaić je isticao da bi pruga pak od Siska do Splita imala

7 Traže se zimmermani i tišljarski kalfe uz dobru plaću, Agramer Zeitung, br. 238, 15. X. 1861., str. 994.

8 »Proračun obćine slobodnog i kralj. glavnog grada Zagreba odobren po gradskom zastupstvu u sjednici od 1. i 2. rujna 1862. «, Narodne novine, br. 57, 6. IX. 1862., str. 227.

9 Dionice su glasile na 200 forinti austr. vrijednosti, ali su im se vrijednost uoči otvorenja naglo podigle. Tako su na primjer dionice Južnih željeznica vrijednosti 200 forinta kotirale na 280 forinti (Agramer Zeitung, br. 203, 3. IX. 1862., str. 721.)

10 »Željeznica«, Pozor, br. 201, 2. IX. 1862., str. 4.

11 »Predstavka obćinskog Brodskog vieća u Slavoniji u pogledu željeznica«, Narodne novine, br. 56, 5. IX. 1862., str. 222 i br. 57, 6. IX. 1862., str. 226-227.

319 kilometara te da bi prijevoz robe bio skuplji nego prijevoz do Rijeke, što bi se nadomjestilo jeftinijom brodarinom. Klaić se dakle zalagao za to da se žito iz Banata prevozi preko mora u zapadnu Europu. Smatrao je da bi interesi gospodarstva trebali nadvladati političke razloge, jer da je "...materialni željeznički interes ukupni interes?". Klaić je pisao da "...Adrijatik mora biti skelom Dunava, te od udielotvorenja ovog dogadjaja po putu prirodnih stazah zavisi naša ekonomična budućnost. Da se približimo k ovim narodima pa da u zajednici radimo oko zajedničke sverhe i da sdružimo naše slabe sile s njihovim silama, mora da to bude naša politika, kojoj se moraju žertvovati vtorična osiećanja ma da su ona bud koliko pravedna i mila. Drugčije će otačbina naša boraviti u onoj muci i nevolji, kojeno nju sada pritiskaju, i njezini sinovi ako i derže da na korist otačbine dieluju, neće u samoj stvari biti na službu nego interesima koji niesu njezini"[12]. Sličnoga gledišta bio je i savjetnik Hrvatske dvorske kancelarije u Beču Ognjeslav Utješenović Ostrožinski, koji je izradio referat za dvor ostavivši pitanje hoće li ta pruga prolaziti kroz Zagreb[13]. Zapravo čini se da je Hrvatska bila podijeljena na dvije polovice, i to na polovicu u kojoj će pruge graditi Društvo južnih željeznica, i na polovicu gdje će pruge graditi Željeznički odbor kojemu je na čelo stao Josip Juraj Strossmayer[14]. Taj se odbor zaputio i u Beč, pa se ugarski list *Pest naplo* već u mjesecu listopadu 1862. narugao naporima Željezničkoga odbora rekavši da Hrvati žele željeznicu da bi mogli iz Zagreba preko Kaniže i Šopruna brže u Beč jer da im je već otvorena pruga preko Zidanoga Mosta i Semmeringa preduga[15]. Car Franjo Josip je 14. travnja 1863. donio solomunsko rješenje: "Budući da je u mojoj nakani da ovdje zagovarana željeznica od Zemuna do Rijeke, odnosno za Senj, Osijek i Brod dođe do što skorijeg izvođenja, s obzirom na očekivanu korist trgovačkoga saobraćaja mojega carstva i napose s obzirom na potrebu hitne pomoći pučanstvu mojih kraljevina Hrvatske i Slavonije, ugroženomu sadašnjim razvojem trgovačkih prilika, upućujem moju hrvatsko-slavonsku dvorsku kancelariju da pokrene potrebne predradnje što skorije u sporazumu s mojim nadležnim centralnim mjestima"[16]. Budući da Željeznički odbor ni na koji način nije mogao pronaći financijska sredstva za izvedbu pruga u domaćoj režiji, bilo je osnovano dioničko društvo na čelu s grofom Villermontom iz Bruxellesa, koje je 25. svibnja 1863. godine dobilo od ministarstva koncesiju za trasiranje krajiške pruge, pa je u jesen 1863. godine počelo trasiranje terena, ali je onda stalo.

Naime u teškim prilikama u kojima se našla Monarhija kojoj su pojedini dijelovi počelo otpadati, smatralo se da ta krajiška pruga i nije hitna jer se do Siska moglo doploviti brodom iz Zemuna. Na realizaciju je svakako utjecalo i to što su počeli tajni pregovori cara s ugarskim gospodarstvenicima. Oni su pak insistirali da na tome da se zaustavi izgradnja pruge Zemun - Rijeka, dakle tzv. krajiške pruge. Do toga je i došlo 1866. godine kada je cijela narodnjačka ekipa na čelu s Ivanom Mažuranićem i Josipom Jurjem Strossmayerom kod cara pala u nemilost. Naime, nakon ratnoga poraza kod Kraljeva Gradca car se s Mađarima tajno počeo dogovarati o podjeli Monarhije na dva dijela, pri čemu je Austro-ugarskom nagodbom Slavonija i Hrvatska potpala pod ugarski dio[17].

No, za zaustavljanje izgradnje te pruge ključno je bilo pitanje njezina prolaska kroza Zagreb. Nadinženjer u mirovini Ernest Joanelli napisao je u mjesecu rujnu 1862. godine u Češkoj članak »Die einzige, wahre, echt kroatische Eisenbahn« zahtijevajući da se sagradi prava hrvatska (krajiška) pruga

---

12 Mihovil KLAIĆ, Dunav i Jadransko more, Narodne novine, br. 64, 16. IX. 1862., str. 255 i br. 65, 17. IX. 1862., str. 259.

13 Referat O. Utješenovića Ostrožinskoga, B. STULLI, Prijedlozi, 2, Zagreb, 1875., dok. br. 316., 240-246; Od O. Utješenovića potječe i rad Denkschrift über die Notwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Semlin nach Fiume mit Abzweigungen nach Zeng, Essek und Brod, Wien. Kais. konig. Hof und Staatsdruckerei 1864., 106 str. Tomu radu pridodan je i rad dr. Lorenza o važnosti i povijesti Hrvatskoga primorja te članak »Von Quarnerischen Gebiete« objavljen u Oesterr. revue 1862. s upozoravanjem na to da Trst može biti glavna luka za industrijsku robu, a da Rijeka treba biti luka za agrarne proizvode i središte brodogradnje zbog šuma.

14 M. MARJANOVIĆ, n.dj., 228; Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Sukob Eugena Kvaternika i baruna Lazara Hellenbacha oko stvaranja prvoga kreditnog zavoda u Hrvatskoj. Acta historico-oeconomica, 18, Zagreb, 1991., str. 63-64. Željeznički odbor sastajao se je više puta. Na sjednici 18. X. 1862. bilo je raspravljano o molbi grofa Pejačevića i Khuena da se gradi željeznica iz Srijema dolinom Drave do Čakovca.(Pozor, br. 239, 17. X. 1862., str. 2). Sjednica odbora je nastavljena i 20. listopada 1862. i na tom su sastanku Lazar Hellenbach, Mirko Šuhaj i Ante Jakić govorili o kreditu koji je potrebno nabaviti, a do iduće sjednice 17. studenoga trebalo je skupiti informacije. (Obzor, br. 242, 21. X. 1862., str. 1). Održano je nekoliko sastanaka Odbora, a onda je zbog nemogućnosti pribavljanja novca rad Odbora zamro, jer su u to vrijeme propisi bili takvi da nije bilo moguće osnovati ni štedionicu ni dioničko društvo. Bolje nisu prošli ni Mađari gdje je Karoly preko Središnjega gospodarskoga ugarskog društva želio sagraditi Ugarsku željeznicu od Velikog Varadina preko Szegedina, Subotice, Baje, Pečuha, Mohača, Kaniže do Trsta, zaobilazeći potpuno hrvatske prostore (»Ugarska željeznica«, Pozor, br. 248, 28. X. 1862., str. 3.). Taj projekt lijevom obalom Drave uspjeli su ostvariti nekoliko godina poslije.

15 Još jednoć "prava" hrvatska željeznica, Pozor, br. 251, 31. X. 1862., str. 3.

16 M. MARJANOVIĆ, n.dj., 228.

17 Isto, 229.

koja treba zaobići Zagreb, da banovinska, slavonska i hrvatske trgovina ne bi išla u korist Trsta i Društva južnih željeznica. Time nadinženjer Joanelli zapravo preuzima Széchényijeve teze, samo s obzirom na zapad a ne istok[18].

Antun Jakić žestoko je reagirao na taj članak, jer »zaobići Zagreb kao glavni i najveći grad Trojedne kraljevine glavnom željeznom prugom obići, bili bi od neizmjerne štete po život narodni i državni«, pa smatra da je Joanellijev članak pun zloće »...da našu hrvatsku bržau krajišnike proti svome naravnomu težišću, to jest proti glavnomu gradu 'Zagrebu' nahuška, te tako medju braćom razdor posije«[19].

Do dolaska prvoga vlaka u Zagreb bili su objavljivani kritički članci o željeznicama i o željezničkoj mreži u Hrvatskoj, pa se sve splelo u nerazrješivo klupko s tisuću mišljenja i s velikim razlikama, a to se nastavilo i nakon 1. listopada[20]. Svatko je u izgradnji željeznice vidio prosperitet, modernizaciju, uklapanje u svijet trgovine i bogaćenja.

Karlovački, a onda i zagrebački građanin i gospodarstvenik Antun Jakić je potkraj mjeseca listopada 1862. godine napisao članak »Još jednoć 'prava' hrvatska željeznica« braneći svoje stanovište da se Zagreb ne smije izostaviti iz mreže hrvatskih željeznica, kritizirajući novi Joanellijev članak u *Agramer Zeitungu* jer da je na banskoj konferenciji već odlučeno da pruga prema moru ide preko Zagreba[21]. On je reagirao kada je prvi vlak ušao u Zagreb. Upozorio je članove Trgovačko-obrtničke komore u Zagrebu da će nas "...željeznica jače nego dosele sastavljati s tudjinstvom. Grnuti će nam odsad još više tudje ptice u domaća gniezda, naselit će mnoštvo inostranacah osobito pako Niemacah u liepu domovinu našu.(...) Braćo i sestre hrvatske, liep je doista izum ljudski željeznica i krasno promicalo blagostanja, ali se čuvajmo da ne bude nam Hrvatom jarmom duševnoga nazadka i javom domorodne propasti!"[22].

Bojazan od novoga stanja osjećao je čak i *Agramer Zeitung*, iako su taj list čitali uglavnom trgovci kojima je njemački jezik bio materinski, dakle stranci. Nepoznati autor, ali svakako iz Vojne krajine, objavio je da će nakon dolaska vlaka do Siska prestati promet Kupom i da će kirijaši i gostioničari koji su tada obavljali promet na Jozefinskoj cesti ostati bez posla. On je smatrao da je otvaranje pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak još jedno zanemarivanje Krajine i da krajišnicima ne preostaje ništa drugo nego da se obrate na ratno ministarstvo moleći da se s glava Krajišnika otkloni velika nevolja[23]. O utjecaju otvaranja željezničke pruge na Krajinu u tome duhu pisao je i *Laibacher Zeitung*, a tu vijest pretiskao je *Agramer Zeitung*[24]. Ondje se isticalo da će od te pruge imati više koristi Štajerska nego Kranjska, ali da to ovisi o jakosti industrije u Sloveniji koja će svoju robu moći ponuditi na hrvatskom tržištu.

Dolazak vlaka 1. listopada 1862. godine u Zagreb

Zagrebačke novine *Agramer Zeitung* objavile su 27. rujna da će dozvolom ministarstva trgovine i ravnateljstva Društva južnih željeznica 1. listopada 1862. godine biti otvorena pruga od Zidanoga Mosta do Zagreba te da će na toj pruzi vrijediti propisi Južnih željeznica. Bila su navedeni i nazivi postaja gdje će se vlak zaustavljati: »Steinbrück, Lichtenwald, Reichenburg, Gurkenfeld, Rann, Zaprešić, Agram, Goricza, Lekenik i Sissek«[25]. Možda je upravo ta obavijest zbog navođenja naziva postaja na njemačkome jeziku odvratila domaće Narodne novine da do posljednjega trenutka čekaju s obaviješću o dolasku prvoga vlaka u Zagreb, odnosno da vijest donese prema *Wiener Zeitungu*. Tek pošto je u tim novinama

18 E. J., Die einzige, wahre, echt kroatische Eisenbahn, Agramer Zeitung, br. 217, 22. IX. 1862., str. 769. i br. 218, 23. IX. 1862.

19 A.. J., Jedina prava hrvatska željeznica, Pozor, br. 225, 1. X. 1862., str. 739-740.

20 B. STULLI, Prijedlozi, 2, dok. 304-447.; Razni dopisi, Agramer Zeitung, 224, 30. IX. 1863., str. 1, br. 225, 1. X. 1862., str. 797.

21 A.J., Još jednoć "prava" hrvatska željeznica, Pozor, br. 251, 31. X. 1862., str. 836. To je odgovor Joanelliju na članak u Agramer Zeitungu, br. 243. i 244.

22 A.J., Željeznica, Pozor, br. 203, 4. IX. 1862., str. 3.

23 »Eisenbahn«, Agramer Zeitung, br. 206, 9. IX. 1862., str. 7.

24 »Die Eisenbahn nach Kroatien und Ihr Einfluss auf Krain«. Agramer Zeitung, br. 222, 27. IX. 1862., str. 787

25 Agramer Zeitung, br. 222, 27. IX. 1862. Notize.

Frigan, v. r.

Br. 352. 3—1

C. kr. povlašćeno družtvo južne železnice.

Red vožnje

za miešovite osobne povoze na željezničkoj prugi

od Siska do Zidanog mosta.

Počimlje 1. listopada 1862 i traje do dalnje uredbe.

Od Siska u Zidani most:

	sat	čas
	u jutro	
Sisak . . . odlazi	6	30
Lekenik . . „	6	58
Velika Gorica „	7	35
Zagreb . . . (dolazi	8	1
(odlazi	8	16
Zaprešić . . „	8	40
Brešci . . . „	9	19
Videm-Kèrško „	9	37
Liberac . . „	9	48
Sevnica . . „	10	17
Zidani most . dolazi	10	50
	prij. p.	
Prilozi iz **Zidanog mosta** u **Beč** odveženi tamo bèrzojavom br. 1. svakog utorka, četvèrtka i subote u 9 satih 54 časa	u pdn.	
s večera . odlazi	12	17
U **Beč** na svakdanjoj pošti br. 3. u 5 sat.	po pn.	
17 čas. nadošli odl.	3	26
U **Tèrst** tamo poštom br. 6. nadošli u 8 sat.	prij. p.	
i 12 čas. . odlazi	11	32

Od Zidanog mosta u Sisak:

	sat	čas
U **Zidani most**:		
Iz **Beča** svakog utorka, četvèrtka i subote u 6 satih 30 časovah u jutro prošavšim bèr-	po pn.	
zovozom br. 2. dolaz	4	13
Iz **Beča** svakdanjom poštom br. 6. u 9 satih 30 čas. s ve-	prij. p.	
čera prošavšom dol.	11	28
Iz **Tèrsta** poštom br. 3. u 6 satih 45 čas. od	po pn.	
onud prošavšom dol.	3	22
	po pn.	
Zidani most . odlazi	4	25
Sevnica . . „	5	3
Liberac . . „	5	30
Videm-Kèrško „	5	41
Brešci . . . „	6	1
Zaprešić . . „	6	37
Zagreb . . . (dolazi	6	59
(odlazi	7	14
Velika Gorica „	7	45
Lekenik . . „	8	19
Sisak . . . dolazi	8	45
	s već.	

U Beču, 25. rujna 1862.

Ravnateljstvo železnice.

Prvi vozni red pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak
(Narodne novine od 30. rujna 1862. godine)

izišla obavijest da će 1. listopada 1862. u Zagreb doći prvi redoviti vlak, tj. da će biti predan »javnoj porabi«, prenijeli su tu vijest Narodne novine i *Pozor* uz žaljenje da Društvo južnih željeznica ne objavljuje svoje vijesti u novinama koje su službene za Ugarsku, nego samo u novinama koje vrijede na austrijskome području[26].

U svim zagrebačkim dnevnicima 30. rujna 1862. godine bili su objavljeni bilješka o dolasku vlaka, cijene i vozni red[27]. Vozni red od Siska do Zidanoga Mosta i obrnuto željezničko ravnateljstvo objavilo je na sam dan dolazak vlaka, što je stvorilo izvjesnu pomutnju kod građana jer nisu točno znali kada i iz kojega smjera dolazi vlak na dan prve vožnje[28]. Vlak je iz Siska kretao u 6.30 sati ujutro i dolazio je u Zagreb u 8 sati i jednu minutu, te je kretao već nakon 15 minuta i u Zidani Most stizao u 10 sati i 50 minuta, s time da su putnici imali priključak za Trst i za Beč. Vlak iz Zidanoga Mosta polazio je

26 Narodne novine, br. 75, 29. IX. 1862., str. 300; Pozor, br. 222, 27. IX. 1862., str. 1.

27 »Ciene vožnje na železnici«, Narodne novine, 76, 30. IX. 1862., str. 304. i Pozor, br. 114, 30. IX. 1862.

28 »Red vožnje«, Narodne novine, br. 77, 1. X. 1862., str. 310.

prema Zagrebu u 16.25 sati poslije podne gdje je stizao u 18.59 sati i u 20.45 je trebao stići u Sisak kao posljednju odnosno prvu postaju. Uz vozni red novine su izvijestile da će se i poštanske pošiljke od tada otpremati vlakom, pa je prema tome dolazak vlaka u Zagreb važan i za poštansku povijest. *Agramer Zeitung* je dakako donio najpotpunije informacije jer vodstvo Društva južnih željeznica očito nije ni znalo drugi jezik osim njemačkoga[29]. Ni jedne zagrebačke novine na narodnome jeziku nisu međutim zaželjele vlaku dobrodošlicu, a spomenuti oglas u *Agramer Zeitungu* bio je napadnut jer da je »pravo ruglo« od jezika[30].

Željeznica je doista stigla, ali ne sa slavljem i dobrodošlicom kako se očekivalo. Pokusna vožnja vlakom bila je obavljena još 31. kolovoza 1862, a 2. rujna prošao je i prvi pokusni vlak s dvama vagonima, iako je u pravilu vlak trebao imati tri vagona za tri razreda[31]. Onda je 9. rujna bio obavljen još jedan tehnički pregled, a tek nakon toga prugom se provezla komisija uprave Društva južnih željeznica te je tako 16. rujna potvrđena ispravnost pruge i dana uporabna dozvola[32]. No, pruga još nije bila sposobna za iskorištavanje. Trebalo je još sagraditi telegrafsku liniju uz prugu pa je bio raspisan natječaj za nabavu 2.150 stupova za telegrafsku liniju uz prugu od Zidanoga Mosta do Zagreba i za 1.060 stupova za liniju od Remetinca do Siska[33].

Otvorenje pruge je kasnilo. Čini se da je pruga trebala biti otvorena već polovicom mjeseca rujna i očito je bilo pokušaja da se to proslavi primjereno, pa je kašnjenje otvorenja izazvalo stanovitu razočaranost kod onih koji su se htjeli uklopiti u otvaranje, a to je bilo Hrvatsko-slavonsko gospodarsko društvo i vjerojatno zagrebačka gradska općina. Na to upućuje izložba domaćih plodina s nagrađivanjem u Narodnome domu u Zagrebu, koja se održavala od 15. do 19. rujna 1862. i koju je posjetio i ban Josip Šokčević praćen članovima Hrvatsko-slavonskoga gospodarskog društva i vlade. Predsjednik odbora za jabuke bio je barun Levin Rauch, a grof Arenberg iz Brdovca izložio je zimsku krušku[34]. Takav običaj bio je preuzet iz srednjoeuropskih zemalja, pa je i nastavljen, te je otvorenje pruge Zagreb - Split u mjesecu srpnju 1925. bilo popraćeno velikom izložbom u Splitu.

Da je zagrebačko poglavarstvo bio voljno dostojno proslaviti dolazak prvoga vlaka u Zagreb, pokazuje i dopis u Narodnim novinama objavljen još 9. rujna 1862. sa sljedećim tekstom: »Čujemo da nekoj gospodi mnogo brige zadaje svečanost, kojom bi se imala proslaviti sgoda, kad će naša željeznica predana biti obćem prometu, a to će biti kao što kažu, još ovoga mieseca. (dakle u rujnu, opaska MKD) O gospodi od željeznice kažu da su ljudi posve realistični, nečuvstveni, koji slabo mare za svečane ceremonije, te da su svu tu skerb ostavili gradskomu odboru, koji je preuzeo zadaću da sve što bi trebalo priredi za pomenutu svetkovinu. A to sbilja nije sasvim lahka zadaća; jer onako prozaična stvar, kao što je željeznica, već sama po sebi nekako se otimlje svakoj gizdi i paradi; onaj pako ognjeviti zmaj, što će nam se doskora zviždajući izpod Zagreba previjati, ona tako zvana lokomotiva iliti parovoz tako je stvar sirova i antipoetična, kao što samo može biti stvor hraneći se jedino vodom i trešćem, i neima u njoj niti toliko čuvstva, da bi ju kao nakitjena vola kod banove inštalacije mogli voditi s muzikom po Zagrebu, - a romantike baš da bi samo toliko uz nju bilo, koliko je imade uz onu velekoristnu premda inače posve prozaičnu životinju, koja zna onako tečno začinjati svetkovine na sajmovima i prošćenjima, i kojoj ona, naime lokomotiva, toli naliči svojim roktanjem. Kad je dakle na toj željeznici i okol nje sve tako nećutljivo, prozaično i realistično, - tako da tu neima drugo van uprezi pa vozi - kako bi dakle bilo, kad bi mi svojim, tj. naškim načinom gledali svetkovati tu sgodu, i to bi po našem mnienju najshodnije i najpametnije bilo tako, kad bi pervu vožnju na željeznici, koja će nas neposredno spojiti s našim susiedima, upotriebili na to, da se niešto našeg, ako i ne posve oficionog, svieta sakupi pa da se u skupu odvezemo n.p. u Ljubljanu, najbliži nam glavni grad i susiedni i srodni, te da ondie perviput ako i ne uprav svečano, a to barem serdačno pozdravimo, našu braću Slovence. Ondiešnja braća naša ufano nebi nam odrekla čast i veselje, da nas njih niekolicina opet proprate ovamo u Zagreb, te bi mi njih ovdie u glavnom gradu Hervatske

[29] Agramer Tagblatt, br. 223, 29. IX. 1862.

[30] »Željeznica«, Pozor, br. 226, 2. X. 1862., str. 1.

[31] Agramer Zeitung, br. 204, 5. IX. 1862., str. 724. Uprava je prošla zadnja prugom.

[32] H. BUNIJEVAC, n.dj., 10-11; Agramer Zeitung, br. 206, 9. IX. 1862.

[33] Agramer Zeitung, br. 206, 9. IX. 1862., i 208, 11. IX. 1862., str. 742.

[34] Agramer Zeitung, br. 211, 15. IX. 1862., str. 750; Obzor, br. 230, 7. X. 1862., str. 4; Narodne novine, br. 62, 13. IX. 1862., str. 246 i br. 79, 3. X. 1862., str. 316.

nastojali liepo i pristojno primiti i pozdraviti; rodoljubi pako naši i slovenski iz drugih miestah mogli bi se u Zidanom mostu i na drugim postajama pridružiti. - Ovako čini nam se da bi najliepše za nas i najpraktičnije bilo domorodnim načinom svetkovati sgodu kad će nam se željeznica otvoriti, a ostali sviet, koji slavu traži u oficionim ceremonijama, neka se pokraj toga koliko mu drago slobodno natieca u svečanoj gizdi i paradi«[35].

Taj članak baš nije bio sretna sadržaja i dosta je mirisao na nezadovoljstvo dolaskom željeznice, ali je pozivao i na sastanak odnosno povezivanje Hrvata s braćom Slovencima. Sve to uzrujalo je upravu Društva južnih željeznica koja se plašila demonstracija, a ni banska vlada vjerojatno nije baš bila sigurna u to da ne bi moglo doći do nekih nezgodnih istupa. Najviše kritike bilo je izrečeno zato što se smatralo da taj vlak nije »prava hrvatska željeznica«, nego tuđinska koja zagrebačka vrata otvara strancima. Upravo to ponukalo je ravnateljstvo Društva južnih željeznica da odredi to da vlak prvi put krene iz Siska, a ne iz Zidanoga Mosta. No, njegov dolazak u Zagreb u osam sati ujutro bilo je vrijeme krajnje nepogodno za »svečani doček«, pogotovo zato što su mnogi tek iz novina 1. listopada bili obaviješteni kada dolazi vlak. Stoga je ulazak prvoga vlaka u Zagreb doista prošao dosta nezapaženo, a novinari su u novinama pisali o povratku vlaka iz Zidanoga Mosta u Zagreb uvečer u pola osam niti ne spomenuvši jutarnji vlak koji je Zagrebom bio prošao na putu iz Siska prema Zidanome Mostu.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Bahnstrecke

von

Steinbrück nach Sissek.

Mit Bewilligung des hohen k. k. Handelsministeriums wird die Eisenbahnstrecke **Steinbrück-Sissek** am 1. Oktober 1862 für den allgemeinen Verkehr eröffnet, und werden von diesem Tage an in den Stationen **Lichtenwald, Reichenburg, Videm (Gurkfeld), Rann, Zapresic, Agram, Gorica, Lekenjk und Sissek** Personen und Sachen zur Beförderung aufgenommen werden.

Die für die Südbahn geltenden Bestimmungen für den Verkehr der Personen- und gemischten Züge, dann für die Frachtenbeförderung, ferner für die Assekuranz und Lieferzeit finden auch auf diese Linie Anwendung.

Die Fahrordnung und die Tarifsbestimmungen werden durch besondere Kundmachungen veröffentlicht. Wien, im September 1862.

1706—33 **Die Betriebs-Direktion.**

Obavijest o otvorenju željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak
(Agramer Zeitung od 1. listopada 1862)

Narodne novine obavijestile su da »sila svieta sgernula se na kolodvoru, a još više na južnom šetalištu, odakle je onamo toli krasan vidik, i ti svi niekom napetosti očekuju **pervi** željeznički vlak (train), kojim se otvara naša željno izgledana željeznica. Bez svake ine svečanosti **došao** je i odmah će u Sisak. Ako za ništa drugo, mi se ovoj željezničkoj prugi zato radujemo što ćemo biti u berzoj svezi s inim glavnim miestima. Milo je čovieku, kad čuje, da je jučer ravnatelj željeznice došao iz Siska u Zagreb u **tri četverta sata** prevalivši daljinu od 7 miljah; a Zagrebčani moći će u jutro još kod kuće svoju kavu piti pa će u Beču u 9 satih večerati. Koliko opažamo, svietinja je nezadovoljna, što nije makar grad, kad družtvo nehtiede, priredio kakovu svečanost za otvorenje perve horvatske željeznice«[36].

I *Pozor* je u nekoliko redaka izvijestio o tome da su ljudi došli na doček vlaka i nadali su se veselju, pa i kolu u Streljani, a kad tamo ni kolodvor nije bio osvijetljen, nije bilo nikakva svjetla i putnici su se razišli svaki svojim putem.

---

[35] Narodne novine, br. 58, 9. IX. 1862., str. 233.

[36] Narodne novine, br. 77, 1. X. 1862., str. 1-2.

Najopširniju obavijest nalazimo u *Agramer Zeitungu*. Na trećoj stranici toga lista piše da je 1. listopada 1862. došao vlak Sissek - Agram - Steinbürck u pola devet, i to od strane Siska, te da je dočekan od gomile naroda koji su čekali na Južnoj promenadi, odakle se mogao opaziti dolazak vlaka, te da je na vlaku bilo dosta članova uprave i ravnateljstva[37]. Je li se mnogo moglo vidjeti s Južne promenade, a izvan postaje Južnoga kolodvora vrlo je dvojbeno, pa je očito vijest bila izmišljena. *Agramer Zeitung* je donio vijesti i o povratku vlaka 1. listopada 1862. uvečer. Vjerodostojno je to da su se uvečer građani slobodni od posla okupili na postaji da dočekaju prvu hrvatsku željeznicu. No, ta je stigla u pola osam navečer, dakle sa zakašnjenjem od pola sata i bez ikakva ukrasa. *Agramer Zeitung* je napisao da je i priroda žalila zbog takva dočeka te da je mjesec bio prekriven gustim oblacima, a postaja bez ikakve rasvjete. Čak i vagoni pristigloga vlaka bili su u mraku, osim vagona prvoga razreda. Samo tu i tamo bila je zapaljena poneka šibica da bi se pripalila cigara. Svaki redak teksta odaje duboko razočaranje takvim razvojem događaja. Izvjestitelj piše da su putnici koji su ulazili u Zagrebu da bi išli u Sisak bili opremljeni »laternama«[38].

Razočaranje Zagrepčana bilo je veliko, pa je i pjesma Velimira Gaja, sina ilirca i preporoditelja Ljudevita Gaja, »Naš seljak i prvi mu parovoz« bila objavljena tek 6. listopada 1862. u Narodnim novinama. Ta pjesma objavljivala je da će seljaku biti bolje jer će laganije doći do novca prodajom svojih proizvoda. Tako je i ta pjesma, inače napisana u stilu narodne pjesme, prošla neopaženo i nitko se na nju nije osvrnuo[39].

Naš seljak i prvi mu parovoz.

Da čuda mi velikoga, Bože,
Kada gledam zavičajem milim,
Što se pušeć valja poljem ono:
Neman li je, stvor li koji ljudski?

Kad taj pozoj odiše letušti,
Izpred sebe žrvnjajuć si zemlju,
Ljudske bije tvrdim gvoždjem pute,
Gvoždjem tvrdim, tjelesinom krupnom.

Kada leti s vlakom dugorepim,
Nit ga ptica nenadleti lasta:
Jer se vije putem utrvenim
Promet - ljudih rukama poslenim'.

Kada Savu plahu prelijeće,
Trese gvoždjem, da se zemlja kreće,
Kano da se Klek s Okićem koše
Uz sviranje, gorsko zavjevanje.

Kad do svojih dojuri dvorovah.
Priskoče ti ljudi svake ruke,
Pa ga dvore gotovo i brzo,
Njeki pivom, njekoji jestivom:
Vodom poje, a ugljevljem goje.

Kad zavikne tanko glasno njetko:
„Glad utoljen, žedja ugašena! —“
Upre grabit djavoljijem tragom,
Šikćuć paru izpod krilah lahkih
Od mučine, tegotne težine.

Kad na domak komu mjestu stiže,
Stoje u čast smještene mu straže,
Da taj pozoj ljùtiti sbijesniv
Neproždire čeljad dolazeću.

To je, brate, čudna zvjerka, vjeruj!
Otimlje se silom duše svoje;
Al' ju mudri krote ljudi mudro,
Pa te nosi strelovitim letom,
Zanoseć te ljuljanjem u sanak,
Kano da se njišeš u kolievci.

Tako hrli danju bez prestanka,
Dà i noćju neima, brate, spanka,
Od nemila do nedraga mjesta,
Vjerno služeć krotiocem svojim.

Još zamnjeva sopotanjem dvore;
Netom zviznù, draženjem razjaren,
Kad ga nesta bez traga i glasa:
Mahnù njekud u kotare druge.
Evo, što ti mudra može glava!

U Mirogoju 1. Listopada 1862.

Velimir Gaj.

Pjesma Velimira Gaja posvećena dolasku željeznice u Zagreb (Narodne novine od 6.10.1862.)

37 Agramer Zeitung, br. 225, 1. X. 1862., str. 799.

38 »Eisenbahn-Eroffnung«. 2. Oktober. Agramer Zeitung, br. 227, 3. X. 1862., str. 805.

39 Velimir Gaj, »Naš seljak i prvi mu parovoz«, Narodne novine, br. 81, 6. X. 1862., str. 324. Gaj se divi lokomotivi koja prevaljuje velike brzine i završava pjesmu stihom "Evo, što ti mudra može glava!"



Razvoj željezničke mreže u Hrvatskoj od 1862. do 1897. godine

Pritužba Zagrepčana u Narodnim novinama da »...družtvo nehtiede, prirediti kakovu svečanost za otvaranje perve hervatske željeznice«, ipak je potaknula mjerodavne da učine nešto[40]. Ban Josip Šokčević je 6. listopada 1862. priopćio gradonačelniku Zagreba Friganu da uprava Društva južnih željeznice zahvaljuje Zagrepčanima na dočeku te da je upravljačko vijeće Južne željeznice »...želeći proslaviti dan, kojim je željezna pruga od Zidanoga mosta preko Zagreba do Siska predana obćem poslu« poslalo predsjedniku Namjesničkoga vijeća, dakle Šokčeviću, 700 forinti od čega 500 forinti za siromahe Zagreba, a 200 forinti za siromahe trgovišta Sisak[41]. Kritika je došla i iz Siska s detaljnim opisom ulaska prvoga vlaka u sisačku željezničku postaju. Čitamo u Narodnim novinama: »Iz Siska nam javljaju, da i tamo ni u kolodvoru ni u gradu ne bijaše nikakove izvanrednosti, kad je pervi put došao željeznicom pervi vlak s osobama! Vele da je družtvo čulo, da se je i u Zagrebu i u Sisku pripravljala nieka demonštracija proti perkosu i neuljudnosti, kojim se družtvo ponaša pram Hervatima, pa zato da je i vlak za cieli sat kasnije došao[42]. Sva izvanrednost tamo sastojaše se u tom, što su nieki rodoljubi, došavši u Sisak, sastali se u kaptolskoj gostioni, i tu se medjusobno pozdravljali i liepe govore deržali poimence p. n. gg. Josip Martinić, Frane Kurelac, Abel Lukšić i Josip Švec, mladji nadarbenik pervostolne naše cerkve. Kaže nam se, da u Sisku za goste neima dovoljno stanovah, premda se je poslije god. 1857. barem za sto zidanicah povećao; bilo bi dakle želieti, da se dotičnici pobrinu, da svoje gostione ili razprostrane ili nove sagrade, jer inače morat će stranjski sviet valjda u vagonu noćiti, što Šišćanima neće služit na slavu. Osim toga, rekoše nam, da budemo oprezni, i da nepropustimo šibati dotične Šišćane, koji imadu niemačke cimere, što im nieka gospoda više zamieraju, jer je Sisak više u sredini Hervatske nego ov glavni grad«[43]. Taj prikaz ipak je ponukao Društvo južnih željeznica, pa je u Sisku 19. listopada bila priređena pučka zabava, na kojoj je uz predstavnike vlasti iz Zagreba bio nazočan i manji broj izletnika[44].

40 Narodne novine, br. 77, 1. X. 1862., str. 308

41 Pozor, br. 233, 10. X. 1862., str. 4.

42 »Pozor« je izvijestio da slavenska čitalačka društva u Ljubljani, Trstu, Celju i Mariboru namjeravaju poslati svoje predstavnike sa slavenskim zastavama u Zagreb da pozdrave braću Hrvate, a Narodne novine su opet pisale da bi veliku svečanost u znak povezivanja Slovenaca i Hrvata trebalo zapravo prirediti u Ljubljani.(Agramer Zeitung, br. 207, 10. IX. 1862, str. 736)

43 »Iz Siska javljaju... «, Narodne novine, br. 79, 3. X. 1862., str. 316. Martinić je došao iz Karlovca, sisački kapelan Švec je upravo tih dana izabran za prebendara Prvostolne crkve, dok je filolog Fran Kurelac (Burvno u Lici, 14. I. 1811. - Zagreb, 18. VI. 1874) osjetio da će željeznica olakšati školovanje mladih ljudi u inozemstvu. Abel Lukšić je pak bio karlovački tiskar koji je izdavao list »Pilger«, »Glasonošu« i »Obćenite poslovne novine« i sam pišući o gospodarskim i političkim problemima Hrvatske.

44 H. BUNIJEVAC, n.dj., 11.

Redarstveno ravnateljstvo u Zagrebu je 2. listopada 1861. obavijestilo jednostavno ministarstvo policije u Beču o dolasku prvoga vlaka ovako: »Izvještava, da je 'jučer 1. X.' otvorena željeznička pruga Zidani Most - Sisak. U Zagrebu je otvorenje prošlo bez službenih ili posebnih svečanosti, i uz mali broj prisutnoga pučanstva«[45]. Isto takva sadržaja je i izvještaj Namjesničkog vijeća Trojedne kraljevina Hrvatskoj dvorskoj kancelariji u Beču 2. listopada 1862, s time da se naglašava da je čin bio izveden sasvim tiho bez svake svečanosti i da sada treba odmah sagraditi prugu Zagreb - Karlovac da bi se spriječilo propadanje Karlovca do kojega roba, usmjerena sva na Trst, više neće stizati[46].

O proslavi u Sisku također je Redarstveno ravnateljstvo izvijestilo ministarstvo policije u Beču: »Mehrere Eisenbahnfreunde priredili su 19. X pučku zabavu radnicima u Sisku. Da bi i zagrebačka publika mogla prisustvovati, organizirao je graditelj G. Pongratz posebni 'Lusttrain' (veseli vlak, opaska MKD) iz Zagreba. Upućen je konfident među tu publiku. Izvijestio je, da iz Zagreba nije pošlo više od 60 osoba. Među njima su bili predsjednik Banskog stola Klubučarić, predsjednik Županijskog stola Novak; zagrebački veliki župan I/van/ Kukuljević, te predstavnik Varaždinske županije (Miroslav) Pisačić. U Sisku je bilo dosta radnika i seljaka. Svirala je glazba 2. banske krajiške regimente. Zabava je prošla mirno, te nema političkih primjedaba«[47].

No uskoro su se pojavile i kritike. Iz Đakova je došao dopis da je željeznica otvorena, a da nije ni blagoslovljena kako je običaj i u Francuskoj gdje je biskup upravo tih dana blagoslovio novu prugu. Pisac, očito svećenik, piše da »pradjedovi naši začimahu sve u ime Božje«, te kori Hrvate u Zagrebu što su to propustili savjetujući ih da zamole biskupa Haulika da blagoslovi željeznicu ističući da je to i želja vruća, a i molba Đakovčana. Misli da je za to krivo Društvo južnih željeznica koje nije priredilo nikakvo slavlje, a kritizira i vrlo visoke cijene[48].

Uoči dolaska prvoga vlaka cijene prijevoznih karata bile su objavljene u *Pozoru*, a u Narodnim novinama cjenik je bio objavljen na sam dan dolaska vlaka[49]. Željeznička prijevozna karta za relaciju od Zagreba do Siska, čija je duljina bila sedam milja, stajala je za prvi razred tri forinte i dva novčića, za drugi razred dvije forinte i 27 novčića i za treći razred forintu i 51 novčić. Karte od Zagreba do Zidanoga Mosta za udaljenost od 10 milja stajale su za prvi razred četiri forinte i 32 novčića, za drugi razred tri forinte i 24 novčića, a za treći razred dvije forinte i 16 novčića[50]. Cijene su doista bile vrlo visoke.

Neki dopisnik iz Zagreba je opisao sve nedostatnosti vlaka, a gradski kapetan je 22. listopada 1862. na sjednici gradskoga zastupstva Zagreba predložio čak da se željezničko ravnateljstvo pozove da za 24 sata otkloni sve nedostatke koje su zapazili, osobito rasvjetljavanje postaje i upućivanje putnika u vlak te da se činovnici »pristojno« odnose prema putnicima, misleći pritom očito na to da putnike pozdravljaju hrvatskim jezikom, što je vidljivo iz naslova članka, ali ne i iz teksta objavljenoga u *Pozoru*[51].

Početni nedostatci poslije su uglavnom bili otklonjeni. Tako je bio organiziran priključak putnika iz Karlovca na vlak u Zagrebu, a u Sisku je poseban omnibus iz gradskoga središta dovozio putnike k vlaku i od vlaka jer je udaljenost od željezničke postaje do grada bila velika. Vjerojatno je tako bilo uređeno i u Zagrebu, pa su se putnici Kolodvorskom ulicom i Ilicom vozili do hotela na početku Ilice. Te je veze organiziralo Društvo južnih željeznica[52].

45 B. STULLI, Prijedlozi, 2, dok. 300. - Dokument se čuva u Hrvatskom državnom arhivu, Redarstveno ravnateljstvo, kut. br. 410/R i 435R-1862.

46 B. STULLI, Prijedlozi, 2, dok. 301. - Obavijest Namjesničkog vijeća Trojedne kraljevine Hrvatskoj dvorskoj kancelariji od 2. listopada 1862.

47 B. STULLI, Prijedlozi, 2, Bilješka 1. dokumenta br. 300. Ondje vidimo da su na proslavu u Sisak došli najistaknutiji ljudi Zagrebačke i Varaždinske županije, a svakako je važna prisutnost Ivana Kukuljevića Sakcinskog kao velikog župana Zagrebačke županije.

48 »Dopis iz Djakova od 8. listopada.« Pozor, br. 235, 13. X. 1862., str. 777.

49 »Vozni red«, Narodne novine, br. 77, 1. X. 1862., str. 310.

50 Narodne novine, br. 76, 30. IX. 1862., str. 304.

51 »Hrvatski jezik i južno željezničko družtvo«, Pozor, br. 243, 22. X. 1862., str. 805.

52 »Eisenbahn-Eröffnung«, Agramer Zeitung, br. 227, 3. X. 1862., str. 805.

Građanstvo Zagreba i Siska pomnjivo je pratilo sve što se događalo na vlaku. Tako je u Narodnim novinama 4. listopada 1862. bila objavljena vijest: »Sinoć je željeznički vlak došao istom poslije 9 sati, i to posve lagano. Vele, da mu se je niešta dogodilo medju Brešcima i Zaprešićem«[53].

No vlak je ipak stizao svaki dan, dovozio putnike, poštu, vijesti i robu, a Kolodvorskom ulicom kočijaši su na teretnim kolima dopremali robu do zagrebačkih trgovina. Zagreb je postajao gospodarsko središte Hrvatske, a počele su se graditi i prve tvornice.

Reakcije na otvaranje željeznice Zidani Most - Sisak

Prvi vlak je došao u Zagreb 1. listopada 1861, pa je od tada redovito vozio svaki dan jedan putnički i više teretnih vlakova. Vožnja od Zidanoga Mosta do Siska trajala je četiri sata i 30 minuta, što je bilo jako brzo s obzirom na to da je diližansa prevaljivala isti put za 12 sati[54]. No, mnogi su bili nezadovoljni time što je vlak dotaknuo sam gradski rub, pa se čak i postaja prozvala "južni kolodvor" po Društvu južnih željeznica, iako se nalazi u zapadnom dijelu grada.

Mnogi su ipak bili oduševljeni dolaskom vlaka. Tako je *Agramer Zeitung* objavio 3. listopada 1862. uvodnik pod naslovom »Eine neue Ära«[55]. Iako nepotpisan, taj članak najbolje govori o tome što za Zagreb znači dolazak vlaka. Otvaranje pruge Sisak - Zagreb - Zidani Most znači da je sada »naša domovina priključena svjetskom prometu«. Autor piše da ne želi govoriti o velikim materijalnim prednostima na polju trgovine, kretanja industrije i obrta, nego da se želi osvrnuti na političko-socijalni trenutak, na mogućnost bržih izmjeni misli, dakle na "duševni promet", koji je bitni faktor socijalnog života, čime će prednosti nekih naroda iščeznuti i otvorit će se mogućnost bržem postizanju materijalnog i duševnog dobra za sve. Pisac je oduševljen mogućnostima izlaska iz izolacije i boljeg rada za dobro domovine i naroda te da će to naći odjek u duši svakoga domoljuba.

Neki su pak nastavili s vrlo oštrim kritikama posljedica uključivanja Zagreba u europski željeznički promet. Oni su isticali da će stradati područje južno od Zagreba od usmjeravanja prometa ljudi i roba prema Zidanome Mostu odnosno Trstu i Kranjskoj, pa je, kako je već rečeno, čak i Namjesničko vijeće na čelu s banom Šokčevićem izrazilo tu misao Hrvatskoj dvorskoj kancelariji u Beču 2. listopada 1862. zahtijevajući da se što prije sagradi pruga do Rijeke. Šokčević je 4. studenog 1862. čak zatražio da Namjesništvo posebnu pozornost posveti pojavi gubitka zaslužbe u Hrvatskome primorju[56].

U Rijeci su se pak bojali da do njih pruga niti neće doći. Iz Rijeke je stigao dopis 14. listopada 1862. u redakciju zagrebačkoga *Pozora* u kojem se kaže da je u Rijeci svijet jako zabrinut »što se ništa nečuje o radnji za željeznicu« te upozorava na diskusije u bečkome tisku oko nastavka izgradnje željezničke mreže u Hrvatskoj. Čitamo: »Korist ove željeznice za cielu našu zemlju toli je očevidna, da nesmiemo žaliti nikakovih žrtvah, kojimi bi se predhodni troškovi imali pokriti; pak ako neima sada razpoložive gotovine, a to je upravo vrieme, gdje će se ustanoviti zemaljski prirez za godinu 1863. i naše Namjestničko vieće neka taj prirez povisi za 70 ili 80 tisućah forintih, što su potrebni da se može odbosti željeznica« tražeći da se pruga gradi u domaćoj režiji[57]. Taj tekst jako podsjeća na Eugena Kvaternika.

Premda su od prodaje željezničkih prijevoznih karata korist imali Rothschild i dioničari Društva južnih željeznica, ipak je neposrednu korist imalo i građanstvo u mjestima uz prugu. Počele su se graditi prve tvornice s parnim strojevima, tvornice koje su iskorištavale domaće sirovine, i to drvo, žito, kožu, a u očekivanju vlaka iz Mađarske 4. siječnja 1870. zemljišta uz prugu postajala su sve vrjednija.

Nakon riječnoga i cestovnoga prometa, Hrvatska je ušla u modernizaciju priključivanjem na srednjoeuropsku željezničku mrežu, a Zagreb je postao prometno raskrižje za buduće željezničke pruge, što mu je osiguralo budućnost. Time je Zagreb kao glavni grad Hrvatske postao i nezaobilazna spojnica između Dalmacije i Slavonije.

---

53 »Obavijest«, Narodne novine, br. 80, 4. X. 1862., str. 320..

54 H. BUNIJEVAC, n.dj., 11

55 »Eine neue Ära«, Agramer Zeitung, br. 227, 3. X. 1862., str. 804.

56 B. STULLI, Prijedlozi, 2, dok. 300. bilješka 1. dokument u Hrvatskom državnom arhivu, Narodno vijeće, predsjedništvo, kut. 12, br. 1779-1862.

57 Na Rieci. Dopis 14. listopada., Pozor, br. 240, 18. X. 1862., str. 795.

Summary

Integration of Zagreb into European Railway Network in 1862

Zagreb has always been a traffic point for river, road and railway traffic respectively. The year 1862 marks the beginning of the process of its integration into the European railway traffic and the beginning of the change from a cultural and political centre into an economic centre of broader area. Construction of the line met many problems because of the existence of plans to build a line from Zemun to the sea which would go around Zagreb and isolate it. However, the Austrian Association of Southern Railways got a concession for building the line Zidani Most - Zagreb - Sisak and Zagreb - Karlovac in order to orient that area to Trieste as the main export port in the Monarchy. Although they were late with the finishing construction works for almost a year and the opening 1st October 1862 was not celebrated at all, arrival of the first train from Sisak to Zagreb meant nevertheless the beginning of the new era in the transport history of Croatia.

Prof. **Helena Bunijevac**
Hrvatski željeznički muzej, Zagreb

UDK 656.21 (497.5 Zagreb) "18"
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Izgradnja pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak kao početak oblikovanja zagrebačkoga željezničkog čvorišta

Sažetak

Komparativne prednosti geostrateškoga položaja Zagreba kao sjecišta prometnih longitudinalnih i transverzalnih smjerova kojima se ostvaruje najkraći put između zapadne, srednje i istočne Europe i Jadrana, kao i izravna veza zapadnoeuropskih zemalja s jugoistokom Europe, pridonijele su ranomu povezivanju Zagreba i njegove šire okolice u sustav europskih željeznica. Potom je logički slijedio intenzivan razvoj zagrebačkoga željezničkog čvorišta, čije je oblikovanje pokrenula upravo izgradnja željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak godine 1862.

Ključne riječi: pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak; Društvo Južnih željeznica; zagrebačko željezničko čvorište, Zagreb Južni kolodvor, mostogradnja

Key words: Zidani Most-Zagreb-Sisak line; Association of Southern Railways; Zagreb railway junction, Zagreb South Station, construction of bridges

Uvod

Izgradnja željezničkog sustava kroz zagrebačko područje bila je zacrtana već u prvim planovima o uvođenju željeznice kao revolucionarne tehničko-tehnološke novosti u Habsburškoj Monarhiji sredinom 19. stoljeća. Tako je u studiji na latinskom jeziku *De constructione et constitutione viarum* (O izgradnji i održavanju putova), koju je godine 1836. izradio bečki sveučilišni profesor Franz Xaver Rieppl, u sklopu 13 prvih i najvažnijih pruga na području Austrije i Mađarske odnosno ondašnje Habsburške monarhije bila predviđena i izgradnja prvih dviju pruga na području današnje Republike Hrvatske čije bi trase trebale prolaziti kroz zagrebačko područje. Bile su to pruga Zidani Most (u Sloveniji) - Zagreb - Galdovo (kod Siska) i pruga Zagreb - Karlovac. Za obje te pruge bio je planiran status pobočnih pruga u mreži magistralne pruge Beč - Graz - Zidani Most - Ljubljana - Trst.

Izgradnja prvih dionica državne magistralne pruge Beč - Graz - Zidani Most - Ljubljana - Trst počela je 1841, a u promet pruga je bila puštana postupno u razdoblju između 1849. i 1857. Pošto je pruga bila sagrađena do Ljubljane, državno ministarstvo u Beču 1851. je izdalo nalog da se priđe trasiranju pruge između Zidanoga Mosta, Zagreba i Siska. Trasiranje njezine slovenske dionice obavljeno je brzo, pa je izgradnja počela već početkom 1853. Trasa hrvatske dionice bila je određena tek sredinom 1854, a izgradnju do Zagreba car je odobrio sljedeće godine. Cijela pruga bila je trasirana kao jednokolosiječna, iako je odmah bilo ekspropriirano zemljište i za izgradnju drugoga kolosiječnog traka.

Prugu sagradilo Carsko i kraljevsko povlašteno Društvo južnih željeznica

Austrija se jako žurila sagraditi tu prugu, no izgradnju su kočili otežan otkup zemljišta i terenske teškoće u izgradnji na slovenskom dijelu pruge, zbog čega su radovi na izgradnji bili zaustavljeni uskoro nakon početka. U međuvremenu, godine 1858, novčane teškoće prisilile su državu na to da u privatno vlasništvo konzorcija nazvanoga Carsko i kraljevsko povlašteno društvo južnih željeznica, ili kraće Društvo južnih željeznica, proda sve državne pruge u južnom dijelu Monarhije. Uz iskorištavanje već sagrađenih pruga to društvo preuzelo je i obvezu da nastavi graditi sve pruge čija je izgradnja bila počela. U skladu

s time Društvo južnih željeznica preuzelo je nastavak izgradnje pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak, a kao rok završetka izgradnje bio je ugovoren kraj godine 1861. No, rok nije bio održan jer su radovi na pruzi bili pokrenuti sa zakašnjenjem zbog završetka pruge između Budimpešte i Pragerskoga sredinom 1860.

Organizaciju izgradnje na cijeloj pruzi Zidani Most - Zagreb - Sisak - Galdovo Društvo južnih željeznica povjerilo je posebno imenovanoj upravi na čelu s inženjerom Karlom Etzelom (1813-1865), stručnjakom s dugogodišnjim iskustvom u izgradnji teških brdskih pruga kroz Austriju i Švicarsku. Nova uprava s građevnim tvrtkama sklopila je ugovore za izgradnju svih visokih građevina Najviše poslova pritom je bilo povjereno građevnomu poduzeću *Braća Pongratz* iz Zagreba, koje je kod izgradnje na željeznici prvo bilo upotrijebilo građevne strojeve te uvelo moderne postupke pri izvedbi velikih građevnih zahvata, što je pridonosilo većoj brzini i boljoj pouzdanosti izgradnje.

Zagreb dobio svoj prvi kolodvor

Pruga od Zidanoga Mosta do Siska, odnosno do savske luke u Galdovu, bila je dugačka 127,580 kilometara ili 16,60 austrijskih milja. Pruga je većim dijelom bila trasirana u pravcu (107,220 kilometara), a u zavojima je teklo tek 22,100 kilometara pruge. Državnu granicu pruga je prelazila na Sutli, u 50,80 kilometru duljine, s time što je do godine 1918. to bila granica između Štajerske i Hrvatske, potom između dviju federativnih republika, Slovenije i Hrvatske, a u današnje vrijeme između dviju istoimenih država.

Uzduž cijele pruge bilo je sagrađeno deset kolodvora, i to Steinbrück (danas Zidani Most), Lichtenwald (danas Sevnica), Reichenburg (danas Brestanica), Videm Gurkfeld (danas Krško), Rateče (danas Brežice), Zaprešić Brdovec (danas Zaprešić), Agram Südbahnhof (Zagreb Južni kolodvor, potom Zagreb Sava, a danas Zagreb Zapadni kolodvor), Gorica (danas Velika Gorica), Lekenik i Sissek (danas Sisak). Sve prijamne zgrade bile su građene tipski, prema stilskim odrednicama kolodvorskih zgrada Društva južnih željeznica, s karakterističnim rubovima od crvene opeke oko pročelja, vrata i prozora. S obzirom na važnost, u Zagrebu i u Sisku bile su sagrađene veće prijamne zgrade, koje su djelomično bile izvedene i na kat. Kolosijeci u Zagrebu i u Sisku bili su prekriveni prostranim trjemovima izvedenima u drvenoj konstrukciji, što su imali svi važniji kolodvori Društva južnih željeznica. Polazni kolodvor na pruzi bio je Zidani Most Teretni kolodvor, jer zbog konfiguracije terena izlaz u smjeru Zagreba nije bilo



Kolodvor Steinbrück, današnji Zidani Most, snimljen u prvome desetljeću XX. stoljeća (Iz privatne zbirke Krunoslava Tušeka)



Željeznički kompleks Zagreb Južnog kolodvora, današnjeg Zapadnog kolodvora, prvih godina nakon izgradnje (u prvome planu prijamna kolodvorska zgrada s kolosiječne strane, s desne strane stambena zgrada za željezničko osoblje)

moguće izvesti iz postaje Zidani Most Osobni kolodvor. Prijamna zgrada u Zidanom Mostu bila je sagrađena i potrebnim uređajima opremljena još u sklopu izgradnje pružne dionice između Maribora i Ljubljane.

Najveća prijamna zgrada bila je podignuta u Zagreb Južnom kolodvoru, i to na lokaciji koja će omogućiti račvanje budućih pruga prema Nagykanizsi, Karlovcu i Rijeci te prema Sisku i Slavonskom Brodu. Kolodvor je imao status prolazne postaje sa šest kolosijeka (koliko ih ima i u današnje vrijeme). Uz prijamnu zgradu bili su sagrađeni i ložionica s lokomotivskom okretnicom i priručnom radionicom za popravak vagona i lokomotiva, vodopostaja i stambena zgrada za željezničke službenike. U kolodvorskoj zgradi bila je otvorena restauracija koja se u ljetnim mjesecima širila i na veliku vrtnu restauraciju s vanjske istočne strane prijamne zgrade. Uz to u prijamnoj kolodvorskoj zgradi od 30. prosinca 1862. pa kroz sljedećih trideset godina djelovao je i novoutemeljeni poštanski ured, koji je bio prethodnik današnje Pošte Zagreb I.

Druga po veličini bila je prijamna zgrada u kolodvoru Sisak, koji je bio i završni kolodvor na pruzi. Kao takav bio je opremljen s više objekata i uređaja u skladu s propisima za takve kolodvore. Tako je uz prijamnu zgradu, koja je bila djelomično podignuta na kat, u kolodvoru bila sagrađena i ložionica s lokomotivskom okretnicom i radionicom za popravak lokomotiva i vagona, vodopostaja, dvije jame za čišćenje vatre, depo za istovar leša, dvije šupe za drvo i stambena zgrada. Dvadeset godina poslije, prigodom izgradnje pruge od Siska preko Sunje do Dobrljina, u kolodvoru Sisak bio je sagrađen i poseban teretni kolodvor, čime je kolodvor Sisak bio prvi kolodvor u Hrvatskoj u kojemu je putnički prijevoz bio odijeljen od teretnoga.

Prva primjena novoga načina u mostogradnji

Uzduž pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak u početku je bilo sagrađeno ukupno 85 stražarnica, čiji je razmak u prosjeku iznosio od 1,5 do dva kilometra. S vremenom se broj stražarnica, kolodvora i ukrižja povećavao. Najveći objekti na pruzi bili su jednokolosiječni most preko Save kod Zagreba i

jednokolosiječni most preko rijeke Krapine kod Zaprešića. Savski most bio je dugačak 253,30 metara, imao je osam otvora i bio je postavljen na sedam riječnih i dvama obalnim stupovima. Most preko rijeke Krapine bio je dugačak 91,04 metra, imao je dva mosna otvora i dva kamena stupa.

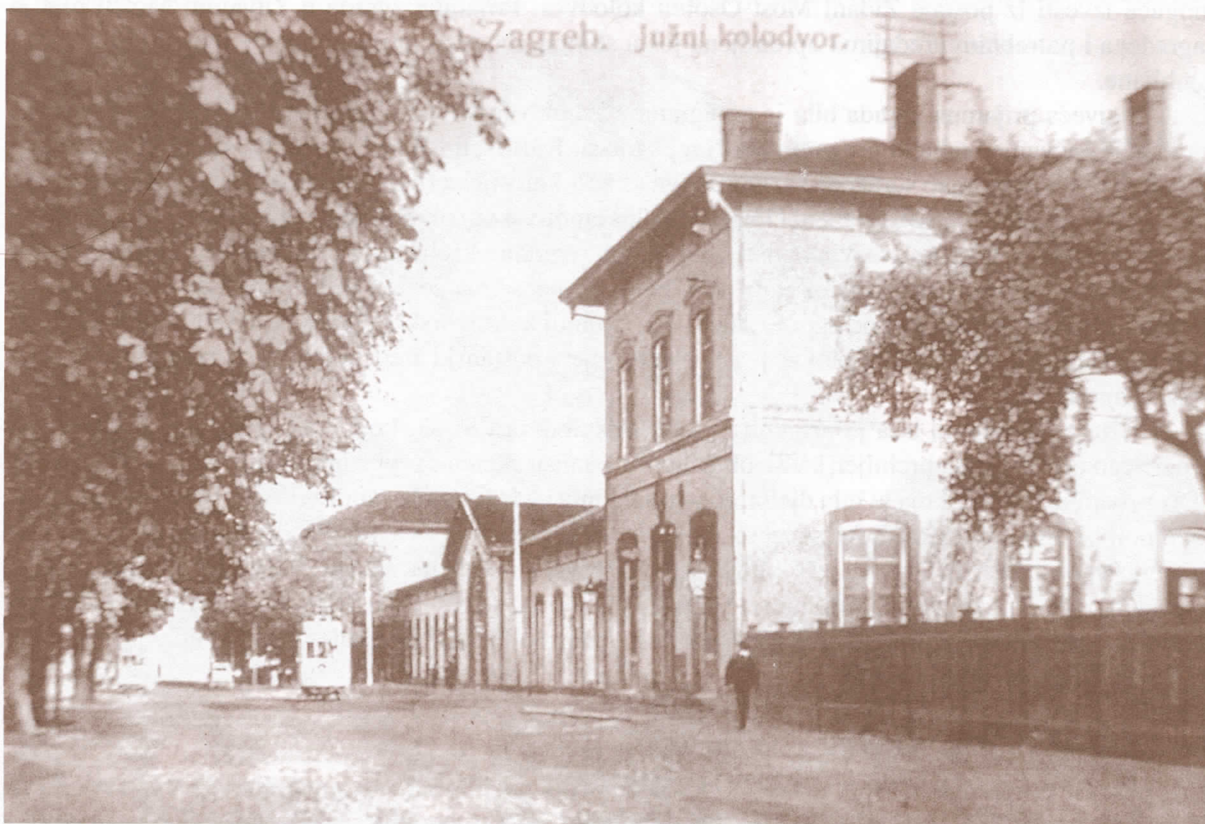
Izvedba mostova bila je ujedno najkompleksniji građevni zahvat na pruzi. Izgradnju stupova za obje mosne konstrukcije preuzeli su 1860. građevni poduzetnici Jakov Delač iz Skrada i Ante Šneller iz Dobre, a čelične rešetkaste mosne konstrukcije za oba mosta izrađene su u austrijskoj tvornici mostova *Jozsef Körösi* u Grazu. Konstrukcije su Dunavom i Savom bile dopremljene do Siska, a odatle kopnenim putom na radilište. Zbog svoje mase od 360 odnosno 206 tona, konstrukcija se najprije montirala na pomičnoj skeli, a potom s nje uguravala na stupove. Pomicanje je bilo izvođeno na drvenim valjcima.

Budući da je navlačenje konstrukcije na takav način u Monarhiji bio primijenjeno prvi put, pobudilo je veliko zanimanje stručnjaka, ali i drugih građana. Stoga je 22. svibnja 1862, na prvi dan montaže mosne konstrukcije na rijeci Savi, na gradilište bio pozvan i hrvatski ban Josip Šokčević i drugi odličnici iz grada Zagreba, a 15. svibnja, u vrijeme montaže mosne konstrukcije na rijeci Krapini, za sve one koji su željeli vidjeti tu novost u mostogradnji bio je organiziran izlet iz Zagreba do Podsuseda i to prvim, izletničkim vlakom posebno pokrenutim za tu prigodu.

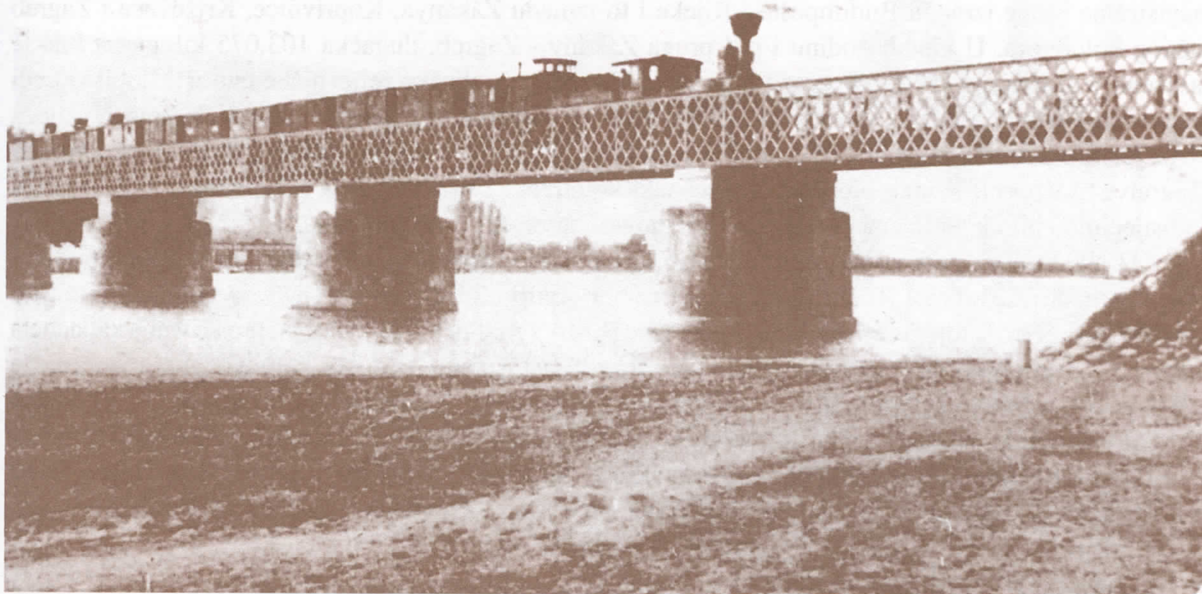
Umjesto svečanosti pomoć siromašnima

Pruga je u cijelosti bila dovršena do kraja mjeseca kolovoza 1862. pa je 31. kolovoza bila obavljena pokusna vožnja s jednom lokomotivom na dionici između Zidanoga Mosta i Zagreba. Lokomotiva je udaljenost od 75 kilometara prevalila za 2 sata i 45 minuta i u Zagreb je stigla u 19 sati i 15 minuta. Tu ju je dočekao velik broj razdraganih građana koji su s velikim veseljem dočekali dolazak *vatrenih kola*. U sljedećih mjesec dana bila su obavljena i druga ispitivanja, postavljeni signalni i brzojavni vodovi te montirani sigurnosni uređaji na pojedinim postajama. Ukupni troškovi izgradnje pruge bili su dosegnuli 9.500.000 forinti.

Formalno otvaranje pruge za promet bilo je priređeno 1. listopada u Sisku s čijega kolodvora je u 6 sati i 30 minuta bio pokrenut poseban vlak. U Zagreb je vlak stigao za dva sata i, nakon petnaestominutnoga zadržavanja, nastavio je put prema Zidanome Mostu. U Zidani Most doputovao je u



Prijamna zgrada Zagreb Južnog kolodvora godine 1915.



Prvi dani vožnje željezničkih kompozicija novosagrađenim željezničkim mostom preko rijeke Save kod Zagreba

11.00 sati i nakon petosatnoga zadržavanja u 16 sati i 30 minuta ponovo je bio pokrenut prema Sisku. Prema zahtjevu državne uprave u Beču, otvorenje pruge prošlo je tiho, bez prigodne svečanosti koju su planirali poglavarstvo grada Zagreba i Društvo južnih željeznica. Novac koji je bio namijenjen za priređivanje primanja u povodu dolaska prvog vlaka u Zagreb, Društvo južnih željeznica dodijelilo je gradskom zastupstvu Zagreba i Siska za pomoć siromašnim građanima. Kako bi ublažio razočaranost Zagrepčana i Siščana zbog izostanka svečanosti, ali i popularizirao prednosti iskorištavanja željezničkog prometa, građevni poduzetnik Guido Pongratz je 19. listopada 1862. priredio vožnju prvoga izletničkog vlaka iz Zagreba u Sisak, s prigodnom pučkom veselicom. Nedugo potom, od 27. do 30. lipnja 1863, uprava Društva Južnih željeznica priredila je izlet iz Zagreba u Trst s razgledanjem luke i špilje u Postojni.

Redovit promet bio je uspostavljen 2. listopada. Prve godine na pruzi Zidani Most - Zagreb - Sisak svaki dan vozio je po jedan putnički vlak u oba smjera te nekoliko teretnih vlakova. S vremenom broj vlakova povećavao se, što i nije čudno jer je vožnja od Zidanoga Mosta do Siska ili obrnuto trajala četiri i pol sata, a put diližansom, primjerice, od Zagreba do Siska (na udaljenosti od 80 kilometara) trajao je 12 sati. Svi vlakovi u Zidanom Mostu ostvarivali su vezu s vlakovima što su vozili u Trst i u Beč.

Oblikovanje zagrebačkoga željezničkog čvorišta

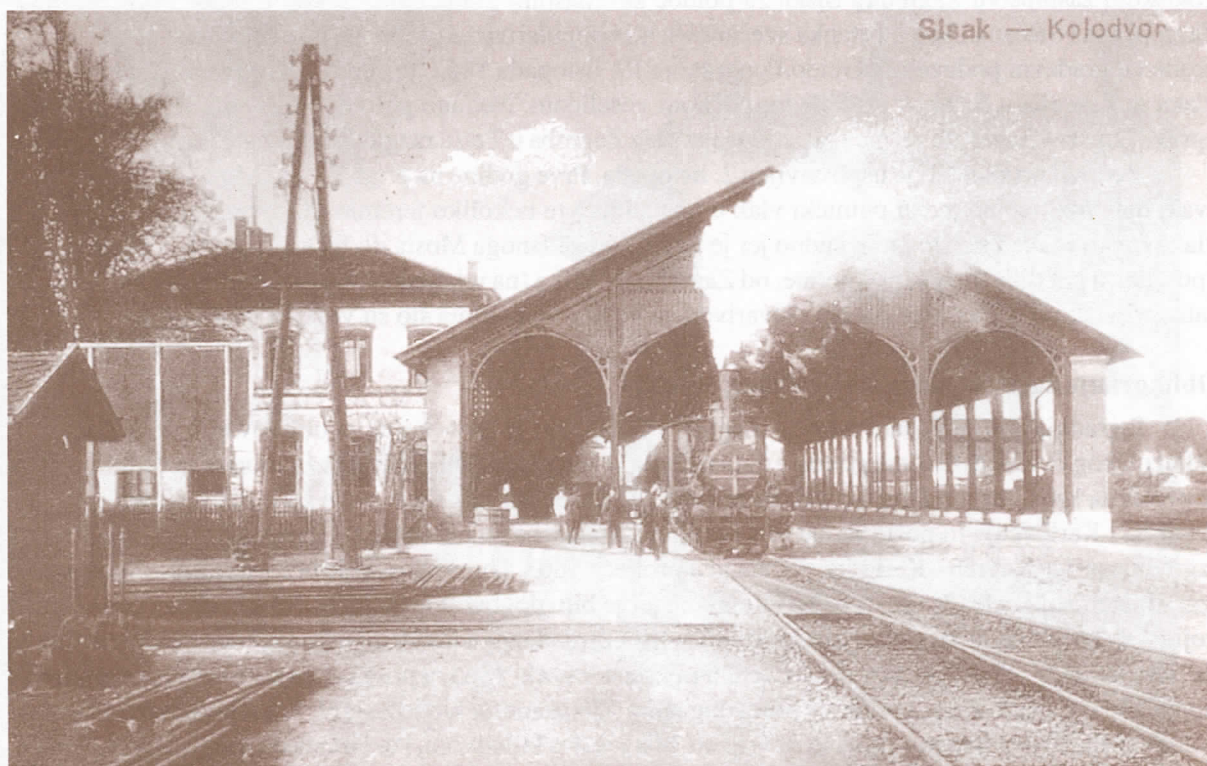
Izgradnja pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak bio je prvi korak u oblikovanju zagrebačkoga željezničkog čvorišta. O tome govori i činjenica da je uskoro nakon otvaranja za promet prve pruge koja je prolazila kroz Zagreb Društvo južnih željeznica pokrenulo trasiranje nove željezničke pruge između Zagreba i Karlovca, i to pošto mu je bila odobrena koncesija za nastavak izgradnje pruge prema Rijeci. Izgradnja pruge Zagreb - Karlovac počela je u proljeće 1863. i napredovala je brzo, to više što je izostala izgradnja mosta preko rijeke Save kod Zagreba, jer je bilo dogovoreno iskorištavanje postojećega mosta koji je bio podignut za izgradnje pružne dionice između Zidanoga Mosta i Siska. Završni građevni radovi na pruzi Zagreb - Karlovac bili su izvedeni u mjesecu travnju 1865, a pruga je za promet bila otvorena 1. lipnja 1865. Početni kolodvor na toj pruzi dugačkoj 53 kilometra bio je Zagreb Južni kolodvor, a završni kolodvor Karlovac. Između njih u to su vrijeme bila još dva kolodvora, i to Hrvatski Leskovac i Draganići. Nakon otvaranja pruge Zagreb - Karlovac za promet Zagreb Južni kolodvor od prolazne postaje postao je raskrižna postaja.

Nastavak izgradnje pruge od Karlovca prema Rijeci, iako je bio predviđen, zbog političkih promjena u Monarhiji nije bio odmah ostvariv. Nakon sklapanja Austrijsko-ugarske nagodbe 1867. izgradnja željezničke pruge između Karlovca i Rijeke potpala je u djelokrug Ugarske. A njezin cilj bio je ostvariti izravnu željezničku vezu između Budimpešte i Rijeke u kojoj bi pruga Karlovac - Rijeka bila završna dionica. Stoga su Mađarske državne željeznice (MÁV) sredinom 1868. počele izgradnju početne dionice magistralne pruge između Budimpešte i Rijeke i to između Zákánya, Koprivnice, Križevaca i Zagreb Južnog kolodvora. U idućih godinu i pol pruga Zákány - Zagreb, dugačka 103,075 kilometra bila je završena, a 4. siječnja 1870. i otvorena za promet. Time je zagrebačko željezničko čvorište dobilo i treći pružni izlaz prema Mađarskoj. Završni kolodvor i za tu je prugu bio Zagreb Južni kolodvor. Uz njega MÁV je, na mjestu današnje pošte Zagreb II. sagradio svoj kolodvor nazvavši ga Zagreb Državni kolodvor (Zagreb MÁV), koji je tako bio drugi zagrebački kolodvor. To je bila mala neugledna postaja s trima kolosijecima i bila je prolazna postaja do završnoga Zagreb Južnog kolodvora.

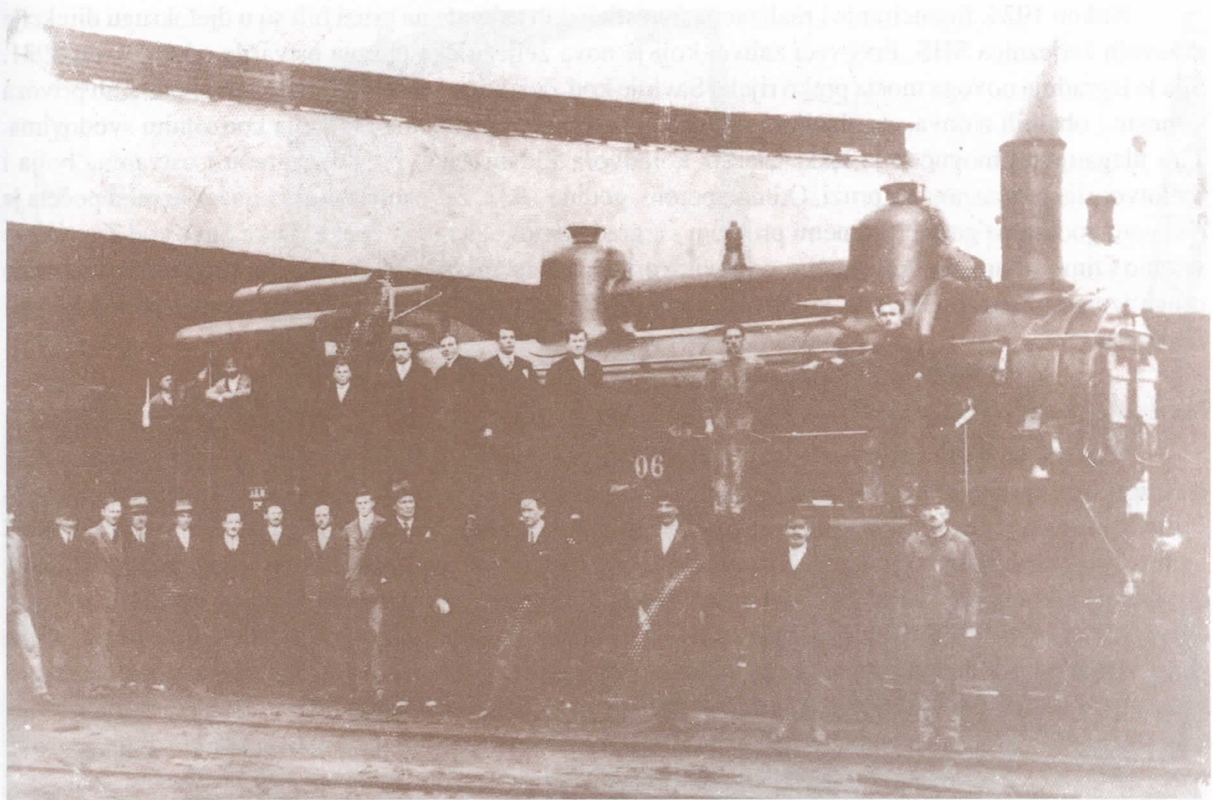
U sljedeće tri godine MÁV je sagradio i posljednju dionicu magistralne pruge Budimpešta - Rijeka između Karlovca i Rijeke, koju je za promet otvorio 23. listopada 1873. U godinama koje su slijedile promet se na toj pruzi povećavao znatno, pa je MÁV godine 1892, u sklopu proširivanja kapaciteta u Zagrebu, sagradio novi Zagreb Državni kolodvor, današnji Zagreb Glavni kolodvor. Širenjem mreže željezničke pruge koja se nastavljala na spomenute pruge, zagrebačko željezničko čvorište je do početka 20. stoljeća dobilo svoju konačnu fizionomiju. U godinama koje su slijedile bilo je potrebno mnogo investirati u modernizaciju i stalno širenje stabilnih i mobilnih kapaciteta zagrebačkoga željezničkog čvorišta kako bi ono moglo zadovoljiti narastajuće prometne potrebe i sve kompleksnije zahtjeve.

Savski most najveća prometna kočnica

Pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak do 1918. imala je status glavne pruge drugoga reda, iako je bila građena po svim odrednicama koje su vrijedile za pruge prvoga reda. Po njoj su vozili svi brzi vlakovi između Zagreba i Beča, svi vlakovi prema Sloveniji i vlakovi prema Varaždinu i Čakovcu. Svi oni bili su pokretani iz Zagreb Južnog kolodvora. Iskorištavanje te pruge prvih desetljeća teklo je bez većih teškoća. Što se tiče naknadnih zahvata na pruzi, na njezinoj slovenskoj dionici bili su sagrađeni visoki kameni



Kolodvor Sisak godine 1916. U prvom planu vidi se prostrani trijem koji je natkrivao kolosijeke. (Iz privatne zbirke K. Tušeka)



Radnici Ložionice Sisak snimljeni 1928 nakon remonta obavljenoga na lokomotivi Süd 32f, poslije oznake JŽ 109 (Muzej grada Siska)

zidovi kao zaštita od odrona pećinskih stijena uz lijevu obalu Save, a na hrvatskoj dionici na strmom obronku između Zaprešića i Podsuseda bila je izvedena drenaža terena sklonoga puzanju te reguliran potok Vrabešćak kod Vrapča koji je za jakih kiša ugrožavao prugu.

Najveće teškoće kod obavljanja prometa činio je most preko rijeke Save kod Zagreba, koji je postao preslab za prihvat svih vlakova Društva južnih željeznica i Mađarskih državnih željeznica koje su se zajednički koristile dionicom do Zaprešića za sve vlakove što su bili pokretani iz Zagreba. Stoga se početkom 20. stoljeća promet po mostu obavljao u statusu polagane vožnje sve dok Mađarske državne željeznice nisu most ojačale tijekom I. svjetskog rata.

Nakon 1918. pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak postala je dio novoga magistralnog smjera Beograd - Zagreb - Zidani Most - Ljubljana - Trst, a s 1. siječnja 1924. pruga je, kao i ostale pruge u Kraljevini SHS, podržavljena. Upravu nad prugom od Društva južnih željeznica preuzela je Direkcija državnih željeznica SHS. Te godine Zagreb Južni kolodvor dobio naziv Zagreb Sava, a današnji naziv Zagreb Zapadni kolodvor dobio je 1943.

Bogati investicijski planovi

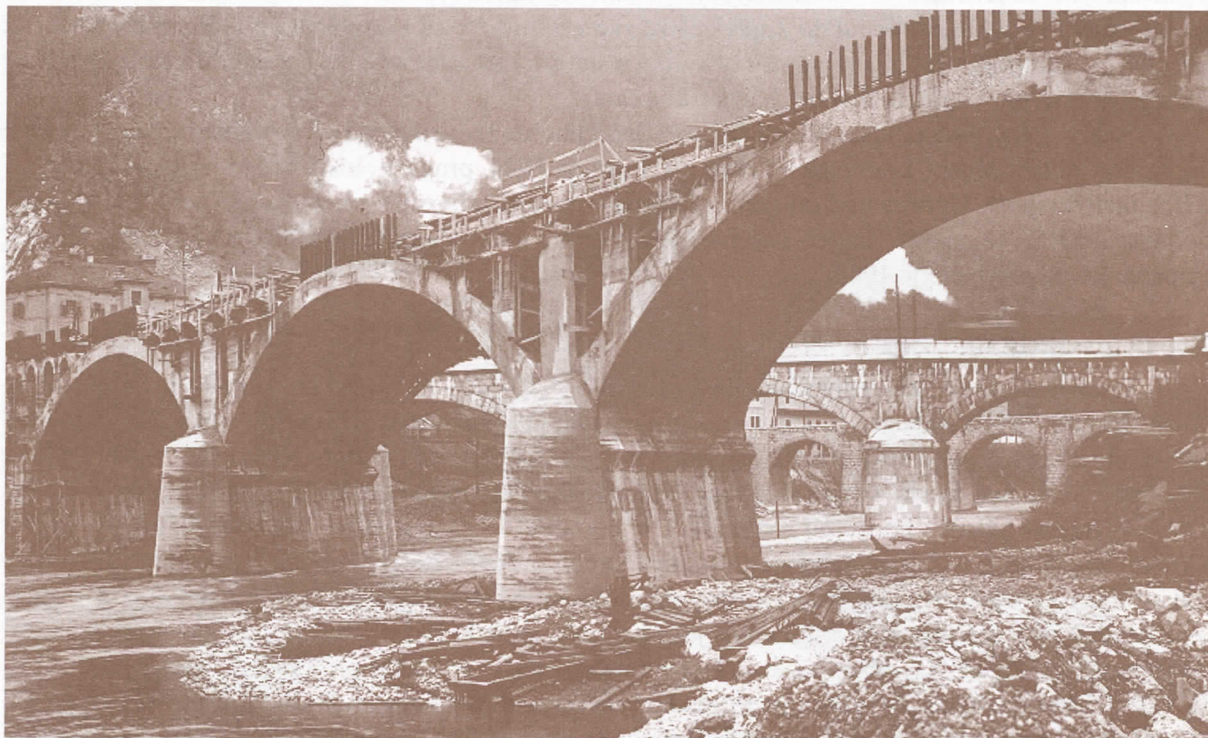
Prometne potrebe na novouspostavljenoj magistralnog pruzi tražile su i modernizaciju pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak, koju je već dvadesetih godina pokrenulo Društvo južnih željeznica. Slijedom toga bili su ugrađeni signalno-sigurnosni uređaji u kolodvorima Sevnica i Videm Krško, na dionici između Zagreba i Siska bila su sagrađena ukrižja u Svetoj Klari, Turopolju i Gredi te ugibališta Breg, Blanca, Dobova, Savski Marof i Podsused Tvornica. Uz to godine 1920. bio je sagrađen ranžirni kolodvor na Črnomercu, čime je u Zagreb Južnom kolodvoru teretni prijevoz bio odvojen od putničkoga prijevoza. Od investicija u sljedećem razdoblju Društvo južnih željeznica predvidjelo je izvesti modernu pregradnju svih postaja na pruzi, sagraditi drugi kolosijek na dionici između Zidanoga Mosta i Zagreba te sagraditi novi, moderan i velik Zagreb Južni kolodvor na mjestu stare, a i danas postojeće kolodvorske zgrade. Projekte i nacrte nove kolodvorske zgrade izradio je dvadesetih godina poznati arhitekt Josip Costaperaria. No, zbog neizvjesnosti oko daljnjeg vlasništva nad prugama Društvo južnih željeznica odustalo je od svih planiranih projekata.

Nakon 1924. financiranje i realizacija investicijskih zahvata na pruzi bili su u djelokrugu direkcije državnih željeznica SHS. Prvi veći zahvat koji je nova željeznička uprava ostvarila od 1929. do 1931. bila je izgradnja novoga mosta preko rijeke Savinje kod Zidanoga Mosta s izgradnjom obostranih privoza k mostu i obalnih zidova, regulacijom okoliša i proširenjem postajnog planuma konzolnim svodovima. Tim ulaganjem omogućen je lakši izlaz iz kolodvora Zidani Most prema Zagrebu i ostvarena bolja i djelotvornija propusnost na pruzi. Odmah potom, godine 1931, željeznička direkcija u Zagrebu počela je rješavati godinama gorući prometni problem - izgradnju novoga mosta preko rijeke Save kod Zagreba te vezano s time uklanjanje željezničko-cestovnih prijelaza u razini preko Savske ceste i izgradnju dvotračne pruge između Zagreb Glavnog kolodvora i novoga Savskog mosta za neovisan promet prema Sisku i Karlovcu.

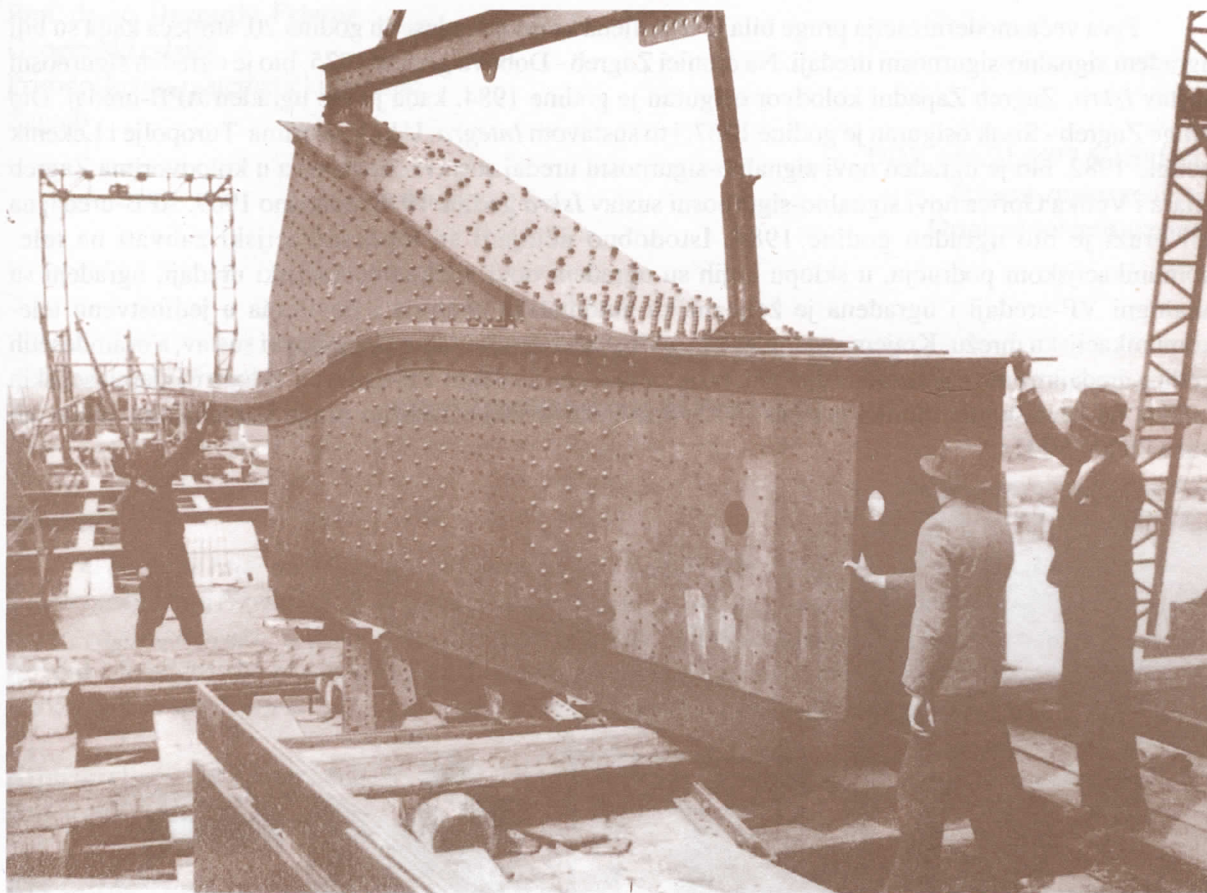
Novi most preko rijeke Save

Najprije je 1935. bila dovršena izgradnja podvožnjaka broj II. na Savskoj cesti, a odmah potom pristupilo se izgradnji novoga Savskog mosta i drugoga kolosijeka između Zagreb Glavnoga kolodvora i novoga mosta. Most koji je bio iskorištavan punih 70 godina i preko kojega je prošlo oko 750.000 vlakova različitih opterećenja, više nije bio za uporabu. Novi most projektirala je i njegovu konstrukciju (izvedenu zakivanjem) izradila, a potom ga i ugradila *Prva jugoslavenska tvornica vagona i strojeva Slavonski Brod,* današnji Holding *Đuro Đaković.* Pet mosnih stupova, koji nisu smjeli biti u koritu rijeke Save, izradilo je građevno poduzeće ing. Alberta Helfmana iz Zagreba. Most i dvotračna pruga od Zagreb Glavnog kolodvora do Savskoga mosta u promet su uz doličnu svečanost bili predani 3. prosinca 1939. Prema kroničarskim bilješkama, preko staroga savskog mosta posljednja je prošla kompozicija *osobnog vlaka* br. 312 koji je vozio na relaciji Zagreb - Sušak, a preko novoga mosta prvi je prošao brzi vlak br. 2 koji je vozio od Zagreba do Beograda.

U sklopu navedenih graditeljskih zahvata bila su sagrađena još dva podvožnjaka u Zagrebu, na dionici od Zagreb GK do Siska bile su ugrađene nove tračnice tipa S 45a, a u ukrižju Sveta Klara bio je ugrađen novi elektrodinamični signalno-sigurnosni uređaj. Time je ukrižje Sveta Klara bilo prvo službeno mjesto na području direkcije željeznica Zagreb s ugrađenim signalno-sigurnosnim uređajem navedenoga tipa (na Zagreb GK takav uređaj bio je ugrađen dvije godine poslije, 1937).



Izgradnja odvojka prema Zagrebu u kolodvoru Zidani Most godine 1930. (Fotoarhiv Željezničkog muzeja Ljubljana)



Montaža dijela konstrukcije željezničkog mosta preko rijeke Save početkom 1939.

Izgradnja drugoga kolosijeka i novoga mosta preko rijeke Krapine

Ratne godine 1942. napokon je bila pokrenuta i izgradnja drugoga kolosijeka na dionici između Zidanoga Mosta i Zagreb ZK. U sklopu te izgradnje bilo je prijeko potrebno zamijeniti postojeći jednokolosiječni željeznički most preko rijeke Krapine kod Zaprešića novim dvokolosiječnim željezničkim mostom. Novi most sagrađen je na mjestu prvoga mosta. Bio je širok devet metara, imao je jedan otvor od 62 metra i čeličnu rešetkastu mosnu konstrukciju izvedenu zakivanjem. Izgradnju mosnih glava obavilo je građevno poduzeće ing.Alberta Holfmana iz Zagreba, a mosnu konstrukciju izgradila je i montirala njemačka tvrtka *Ferrostahl A.G.* iz Essena. Montaža mosne konstrukcije završena je 15. veljače 1944, a nedugo potom most je bio pušten u promet. U isto vrijeme bila je dovršena i izgradnja drugoga pružnog kolosijeka, koji je za promet bio otvoren tijekom mjeseca srpnja 1944. Krajem iste godine most je bio znatno oštećen u bombardiranju, pa se promet na tome dijelu pruge obavljao preko provizorija koji su izradile domaće željezničke tvrtke. Prvih poratnih godina bili su obnovljeni svi objekti na pruzi koji su bili stradali u ratnim razaranjima, pa tako i most preko rijeke Krapine.

Izgradnja pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak bila je izvedena nadasve solidno, i to i u građevnom pogledu i u pogledu osiguranja pruge. Slijedom toga prvi signalno-sigurnosni uređaji koji su bili ugrađeni tijekom izgradnje pruge bili su na električni pogon, a odmah od početka bili su uvedeni i željeznički telegraf i telefon francuskoga sustava. Uz to na pruzi su od samoga početka vozile lokomotive vrhunske izvedbe i kakvoće koje su bile građene u bečkoj tvornici lokomotiva *Sigl*. Među prvima vozile su lokomotive oznake Süd 29, poslije oznake JŽ 124, te Süd 18 i Süd 19, koje su bile sagrađene između godine 1859. i 1861. Potom su se u promet uključile i druge lokomotive, među kojima su najvažnije lokomotive oznaka Süd 17c, 35, 106, 109, 110, 170 kasnijih oznaka JŽ 103, 132, 104, 03, 110 i 24. Parna vuča na toj se pruzi zadržala sve do elektrifikacije pruge koja je na hrvatskoj dionici pruge izvedena godine 1972, i to izmjeničnim sustavom vuče 25 KV 50 Hz. U međuvremenu od šezdesetih godina iskorištavana je i dizelska vuča.

Prva veća modernizacija pruge bila je obavljena krajem šezdesetih godina 20. stoljeća kada su bili ugrađeni signalno-sigurnosni uređaji. Na dionici Zagreb - Dobova godine 1975. bio je ugrađen sigurnosni sustav *Iskra*. Zagreb Zapadni kolodvor osiguran je godine 1984. kada je bio ugrađen APB-uređaj. Dio pruge Zagreb - Sisak osiguran je godine 1967, i to sustavom *Integra*. U kolodvorima Turopolje i Lekenik godine 1982. bio je ugrađen novi signalno-sigurnosni uređaj sustava *Siemens*, a u kolodvorima Zagreb Klara i Velika Gorica novi signalno-sigurnosni sustav *Iskra* godine 1978. odnosno 1969. APB-uređaj na toj pruzi je bio ugrađen godine 1984. Istodobno učinjeni su modernizacijski zahvati na telekomunikacijskom području, u sklopu kojih su ugrađeni novi telekomunikacijski uređaji, ugrađeni su analogni VF-uređaji i ugrađena je željeznička automatska centrala i povezana u jedinstvenu telekomunikacijsku mrežu. Krajem sedamdesetih godina ugrađen je i radio-dispečerski sustav, a osamdesetih godina uređajima nove generacije djelomično je zamijenjen analogni VF-sustav. U sklopu modernizacijskih radova na hrvatskome dionici godine 1972. obavljena je elektrifikacija pruge izmjeničnim sustavom vuče 25 kV 50 Hz.



Koaudacija (stručno preuzimanje željezničkog mosta preko rijeke Save u mjesecu prosincu 1939.

Summary

Construction of the Line Zidani Most-Zagreb-Sisak as a beginning of forming Zagreb Railway Junction

Comparative advantages of the geostrategical position of Zagreb as a junction of the longitudinal and transversal traffic directions which ensure the shortest connection between the Western, Middle and Eastern Europe and the Adriatic, also as a direct connection between the West European countries and Southeast of Europe, had contributed to the early connection of Zagreb and its wider surrounding districts with the system of European Railways. The intensive development of Zagreb railway junction followed logically, and it was the construction of the railway line Zidani Most-Zagreb-Sisak in 1862 that initiated its formation.

Prof. dr. sc. **Dragutin Feletar**
Geografski odsjek
Prirodoslovno-matematički fakultet
Zagreb

UDK 656.21 (497.5-16)(091)
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Historijsko-geografsko značenje pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj

Sažetak

U ovom se radu objašnjavaju povijesni uvjeti i faktori koji su utjecali na razvoj željezničke mreže u sjeverozapadnoj Hrvatskoj. Razrađeni su najvažniji smjerovi: međimurske pruge, zakanjsko-koprivnički smjer, zagorska pruga, te pakračke i bjelovarske pruge. Završno poglavlje sadrži razradu suvremenog razvoja i demografsko-ekonomskog značenja željezničkih pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj. Priložena je i karta svih staničnih naselja, s naznakom broja stanovnika 1869. i 2001. godine.

Ključne riječi: sjeverozapadna Hrvatska, željeznička pruga, demografski i ekonomski razvitak, zagorska pruga, zakanjska pruga

Key words: North-western Croatia, railway line, demographic and economic development, Zagorje line, Žakanj line

1. Uvod

Željeznička mreža bila je, bez sumnje, posebno važan faktor ekonomske i društveno-socijalne transformacije i u geografskom prostoru sjeverozapadne Hrvatske. Njezina prisutnost u gotovo 150 godina snažno se odrazila na gospodarsko i demografsko prostorno prestrukturiranje u ovom kraju. Željeznica je bila jedan od snažnih izvora inovacija, ona je omogućavala brži gospodarski razvoj staničnih naselja i ubrzavala suvremene procese deagrarizacije i deruralizacije. Koliko je u vrijeme formiranja mreže željeznica zavisila od prostornog rasporeda većih naselja, toliko je u povratnom djelovanju bila važan činitelj okupljanja, odnosno koncentracije stanovništva u stanična naselja. Uz prirodne elemente i ostale društvene faktore, upravo je željeznica bila jedan od glavnih pokretača nove prostorne slike naseljenosti ovog dijela Hrvatske[1].

Dosadašnji razvoj željeznica u razdoblju od gotovo jednog i pol stoljeća neophodno je promatrati i objašnjavati u povijesnom kontekstu, odnosno u uvjetima ekonomskih i društveno-političkih prilika (pa i teritorijalne pripadnosti) pojedinih razvojnih etapa. Željeznička mreža kojom danas raspolažemo pretežno je nastala u drugim društveno-političkim konstelacijama. Ona je nastala na drugim razinama društveno-ekonomske razvijenosti toga prostora, nastajala je u drugim uvjetima raspodjele prometa na pojedine grane, itd. Zato prema postojećem sistemu pruga valja biti na određeni način kritičan i ne treba ga ni jednog trenutka shvatiti statično...“[2].

---

1 Stanko ŽULJIĆ: Razvoj sistema magistralnih željezničkih pruga na području SR Hrvatske. Geografski glasnik, Zagreb, 1978, 40, str. 41-45; Dragutin FELETAR i Zvonimir TUREK: Urbanistički razvoj Koprivnice. Podravski zbornik, Koprivnica, 1979, str. 191; Pavao KURTEK: Gornja hrvatska Podravina. Zagreb 1977; Dragutin FELETAR: Značenje geografskog položaja i demografskih osobina za razvoj Koprivnice u prošlosti i sadašnjosti, Koprivnica - grad i spomenici. Zagreb, 1986, str. 11.; Dragutin FELETAR: Historijsko-geografsko značenje pruga u Podravsko-bilogorskoj regiji, Željeznička pruga Botovo - Koprivnica - Dugo Selo, Koprivnica 1987, str. 11-20

2 Stanko ŽULJIĆ: Op. c., str. 41

Formiranje željezničke mreže i u sjevernoj Hrvatskoj nužno je promatrati u vezi s razvojem pruga u cijeloj Habsburškoj Monarhiji, a pogotovu u okvirima razvoja austrijskih i posebno mađarskih željeznica u postnagodbenjačko doba. Ovi širi interesi, na koje je često Hrvatska imala tek minimalan utjecaj, snažno su diktirali dinamiku i prostorni razmještaj željezničkih pruga i u sjevernoj Hrvatskoj sve do godine 1918., dakle upravo u vrijeme najintenzivnije izgradnje[3].

Prava željeznička „groznica", kao primjer novog oblika prometa neviđenih mogućnosti, zahvatila je i srednju Evropu već krajem prve polovice 19. stoljeća. Godine 1845. bili su već povezani Beč i Prag, a četiri godine kasnije Beč i Ljubljana, dok se istovremeno grade i prve pruge u Mađarskoj šireći se radijalno od Budimpešte. Godine 1860. i Budimpešta je dobila prvu željezničku vezu s Trstom, i to novom prugom na Pragersko, koja je prolazila i Međimurjem (pa je to ujedno i najstarija pruga na teritoriju Hrvatske). Nešto kasnije, 1862. godine pušta se u promet i pruga od Zidanog Mosta preko Zagreba do Siska[4].

U igri su, dakle, bili znatno veći ulozi od nacionalnih interesa privrednog razvoja Hrvatske: bilo je tada u prvom planu prometno povezivanje Beča i Budimpešte s morem, odnosno s bogatim poljoprivrednim i šumskim revirima južne Panonije. Uz logično nastojanje da se izgradnja pruga ubrza i na području Hrvatske, usporedo je u našim krajevima rasla i odbojnost i sumnja u projekte izgradnje novih pruga, jer je bržim prometom jačala kolonijalna eksploatacija hrvatskih krajeva i ubrzavala konkurentsko uništavanje slabe hrvatske manufakture, obrtništva i začetaka industrije. U tom je smislu bila i znakovita predstavka Varaždinske županije od 14. rujna 1868. (dakle upravo pred početak izgradnje pruge Zakany - Koprivnica - Zagreb): „Nije nama ni s daleka na pameti htjeti u dvojbu povući veliki domašaj ove željeznice na trgovinu ugarskih produktah, naše smotrenje ograničeno je u tom obziru posebno samo na Hrvatsku i bilo nam prigodom ovim prosto napomenuti, što nas otkad je željeznica budimsko-pragerhovska i sisačka do Zidanog Mosta, iskustvo naučilo, i najme to, da ove željeznice, svaka za se s obzirom na Hrvatsku nisu ništa drugo, nego kao korito naglo tekućega i derućega potoka, koji je svoj pravac kroz Hrvatsku udariti morao, da do svog cilja doteći uzmogne istom tako, kao što Sava i Drava koje kad im Dunav poplavom vodu podpre, hrvatske doline poplave, često i opustoše, ali žalibože ne zaplode. Da će se to posljedkom žakanjsko-zagrebačke željeznice još više pokazati i još više u oči udariti, to je nedvojbeno. Jer ne samo u obziru materijalnoga razvitka ne može se Hrvatska skoro ničemu od ove željeznice nadati, nego dapače ima se bojati, da će joj se po tom u kulturnom historičnom obziru ako ne sve a to mnogo uništiti što nije tako lasno nadomjestiti moći."[5]

U ovoj varaždinskoj predstavci ima, doduše, mnogo straha pred novim (a što je neumitno dolazilo), ali također i realnog uočavanja mogućnosti još bržeg zapadanja hrvatskih krajeva u kolonijalni odnos prema razvijenim dijelovima Habsburške Monarhije. Vrijeme se ipak nije dalo zaustaviti, pa „i u takvim specifičnim i za Hrvatsku krajnje nepovoljnim uvjetima željeznice su vršile funkciju sredstva prodiranja kapitalizma u naše krajeve" - ustvrdio je Mijo Mirković[6]. Ipak, valja naglasiti da su u toku željezničke ere inovacije, uključujući i postulate industrijske revolucije i kapitalističkih odnosa, prodirale u Hrvatsku znatno sporije, te da su naši krajevi u ekonomskom pogledu uvelike zaostajali i za drugim dijelovima Monarhije i pogotovu za zapadnom Europom[7].

2. Izgradnja međimurske i zakanjsko-koprivničke pruge

Prodor novih željezničkih trasa u hrvatske krajeve postao je sredinom drugog dijela 19. stoljeća nezaustavljiv, pogotovu onih smjerova koji su pogodovali peštanskim interesima, a to je ponajprije bilo povezivanje glavnog mađarskog grada s Jadranskim morem, odnosno Rijekom. Već od pedesetih godina 19. stoljeća formirale su se razne komisije, odbori, dionička društva na raznim razinama i s različitom

3 Josip GORNIČIĆ BRDOVAČKI: Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine - građenje, organizacija i financijski odnosi. Zagreb, JAZU, 1952

4 Sto godina železnica Jugoslavije 1849-1949. Beograd, 1951.

5 Josip GORNIČIĆ BRDOVAČKI: Op. c., str. VII; Arhiv Hrvatske Zagreb, Saborska sjednica od 14. rujna 1868, dnevnik Sabora, str. 106.

6 Mijo MIRKOVIĆ: Predgovor knjizi Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine. Zagreb, 1952, str. XVI.

7 H. S. BRDOVAČKI: Prometna politika u obće i magjarska (ugarska) prometna politika u Hrvatskoj napose. Svezak 4. Zagreb, 1907.

valutnom podlogom - sve radi stvaranja najpodesnijih trasa budućih pruga i eventualne njihove izgradnje (i, dakako, unosne eksploatacije). Već od tada vode se dugogodišnje rasprave oko mogućih trasa željezničkih pruga koje bi najbrže i najlogičnije (sa stajališta uvjeta prirodne sredine i interesa priležećih naselja i stanovništva) povezale Budimpeštu sa Zagrebom ili Siskom i dalje s morem, odnosno donjopanonsko Podunavlje (Vojvodinu) s Karlovcem.

U kontekstu nastojanja da se Budimpešta što prije željeznicom poveže sa sjevernim Jadranom, projektirana je i izgrađena i prva pruga na tlu Hrvatske. Već šezdesetih godina 19. stoljeća izgrađena je postupno željeznička veza između Budimpešte i Nagykanizse, pa ju je sada valjalo spojiti sa smjerom Wien - Trst, gdje je pruga već bila sagrađena. Zato južne ugarske željeznice nastoje što prije produžiti krak preko Međimurja - od Nagykanizse preko Kotoribe i Čakovca do Pragerskog. Prva inicijativa za određivanje koridora i izgradnju pruge na tom smjeru potekla je od gradskog poglavarstva Velike Kaniže, koje je na sjednici 1850. godine odlučilo „da će za eventualnu gradnju željeznice dati besplatno zemljišta za sva vremena i građu iz gradskih šuma uz minimalnu naknadu“. Pošto su ideju spajanja Velike Kaniže i Pragerskog željezničkom prugom (prvotni plan bio je smjer do Maribora) podržali svi jači trgovački krugovi Mađarske, Slovenije i Hrvatske, osnovano je 16. prosinca 1855. godine posebno dioničko društvo, čiji je glavni akcionar bila ugarska državna kasa. U tomu je značajno sudjelovala i grupa ekonomski jakih hrvatskih i ugarskih veleposjednika, poput Nikole Esterhazyja, Đure Festetića, Ivana Szechenyja, Kolomana Szechenyja, Đure Somogyja, Filipa Bathyanyja i drugih. Već 8. lipnja 1856. godine car Franjo Josip potpisao je dekret kojim novom željezničkom društvu daje koncesiju za gradnju pruge, s pravom korištenja na 90 godina.

Za izradu izvedbenih projekata i izvođenje radova pozvan je poznati austrijski graditelj pruga Karl Etzel. U proljeće 1857. godine je i službeno odobrena trasa pruge, a općine i brojni pojedinci održali su obećanje da će potrebno zemljište ustupiti besplatno. Treba napomenuti da je pruga najvećim dijelom prolazila preko posjeda vlastelinstava, čiji su vlasnici shvatili koje im koristi donosi novo moćno prometalo.

Uz prigodno slavlje i blagoslove počeli su pripremni radovi na trasi Nagykanizsa - Čakovec početkom 1858. godine. Iz engleskih tvornica teške industrije naručeno je 650.000 bečkih centi tračnica prvorazredne kvalitete, dok su ostali materijal isporučivala uglavnom domaća poduzeća. Zapošljavalo se i mnogo domaće radne snage. U međuvremenu habsburška državna kasa zapala je u velike financijske poteškoće. Na prijedlog tadašnjeg glavnog ministra financija Brucka, car Franjo Josip odlučio je cjelokupne tzv. južne željeznice prodati stranom kapitalu. To se odnosilo na željeznice u Italiji, Sloveniji, Hrvatskoj i Vojvodini, odnosno na koncesije za planirane pruge. Licitacija tih pruga obavljena je 23. rujna 1858. godine, a južne željeznice su za 100.000 franaka u srebru kupile bankarske kuće iz Pariza i Londona (među njima i znamenita banka Rotchild).

Uskoro nakon toga je za nastavak izgradnje južnih ugarskih željeznica osnovano novo dioničko društvo, a za predsjednika upravnog odbora izabran je veleposjednik grof Franjo Zichy. Tako su stvoreni financijski uvjeti za ubrzani nastavak izgradnje međimurske željezničke pruge. Gotovo stotinu kilometara pruge izgrađeno je samo za jednu godinu, osam mjeseci i šest dana. U Čakovcu je tako 24. travnja 1860. godine priređeno veliko slavlje, kojim je prometu i službeno predana željeznička dionica od Velike Kaniže, preko Čakovca do Pragerskog.

Željezničke pruge, koje Čakovec povezuju prema jugu (Varaždinu) i sjeveru (Lendavi) izgrađene su znatno kasnije. Pruga prema Varaždinu nastala je kao sastavni dio velikog projekta povezivanja Čakovca i Varaždina sa Zagrebom preko Hrvatskog zagorja. Izgradnju pruge od Čakovca i Varaždina dopustilo je „njegovo Veličanstvo car Franjo Josip” ukazom od 18. siječnja 1884. godine. Planirano je da „bu i Nedelišće dobilo banhofa ako njegovi žitelji daju fal hatara za željeznicu“.

Novi tjedni list „Međimurje“, koji dvojezično izlazi u Čakovcu, u broju od 10. prosinca 1884. godine, ovako opisuje trasu pruge od Čakovca do Varaždina: „Put željeznice, kaj se vu Čakovcu prične, pelja proti Pragerskom, do prve vahte gde se zavine proti Varaždinu. Od tak zvane Facarnice šume ide na zapad, već vu nedeliškom hataru pelja prek oršačkog puta do novonapravljenog željezničkog mosta, kaj bu malo niže od denešnjega mosta, i tak prek Drave vu Horvatsku“.

Izgradnja ove dionice, a i pruge preko Hrvatskog zagorja, trajala je oko dvije godine. Pruga je svečano predana prometu 4. rujna 1860. godine. Potkraj 19. stoljeća Čakovec dobiva željezničku vezu i prema sjeveru. Pruga Čakovec - Lendava, preko Murskog Središća predana je na uporabu 19. listopada

1890. godine, a imala je veliko značenje za razvoj ugljenarstva i vađenja nafte u Međimurju i istočnom Prekmurju. Dobro razrađeni prijedlozi pruga na smjerovima Donji Kraljevec - Mursko Središće, Čakovec - Štrigova - Ljutomer i Kotoriba - Koprivnica, nisu nikad ostvareni[8].

U međuvremenu „gvozdene ceste“ (Eisenwege) neumitno se šire radijalno od Budimpešte u sve dijelove Mađarske, a pogotovu prema jugu. Gyéjényes je dobio željezničku vezu s Peštom već godine 1865., a tri godine kasnije i Barcs, te je bilo samo pitanje kratkog vremena da „željezni konj“ prijeđe Dravu i zaputi se prema moru, tim više što su osamostaljeni Mađari nakon Austrijsko-Ugarske nagodbe godine 1867. po svaku cijenu željeli izgraditi vlastitu vezu s Jadranom i tamo razviti „svoju“ luku - Rijeku. Usporedo su se rasplamsale rasprave i oko trase buduće pruge, koja bi povezivala tzv. kanišku (od Nagykánisze, odnosno Zakanya ili Gyékényesa) željeznicu sa Zagrebom. Iskristalizirala su se uglavnom dva smjera: ili od Čakovca krenuti preko Varaždina i Zagorja na Zaprešić i Zagreb, ili pak slijediti prirodno povoljniju trasu od Zakanya preko Koprivnice, Križevaca i Dugog Sela do Zagreba[9].

Podržavajući koprivnički smjer, Lj. Vukotinović, veliki župan Križevačke županije, piše 2. siječnja 1862. godine I. Mažuraniću, tada hrvatskom dvorskom kancelaru u Beču: „Drugo je sastavljanje (željezničkog) odbora, koji ima zadaću nastojati oko toga, da željeznica kanjižanska skopčana bude sa Zagrebom ne preko Varaždina nego priko Križevacah; to je da kako životno pitanje ne samo za naš grad nego i za cielu domovinu; jer šta će nam hasniti opet nova željeznica na kraju naše zemlje uz Štajersku, gdje već ima željeznicah, a ovdje da ostaje pusto, gdje baš od istoka ima budućnost za trgovinu našu“[10].

U raspravu su se, dakako, uključili i pojedini gradovi, pogotovu oni kroz koje bi eventualna željeznica prolazila. Ovdje izdvajamo pismo Poglavarstva slobodnog i kraljevskog grada Koprivnice, koje je uputio Lj. Vukotinoviću, velikom županu Križevačke županije, 21. veljače 1862. godine tražeći da trasa pruge za Zagreb prođe ovim krajem. U podužem pismu temeljito se opisuju sve razvijene gospodarske aktivnosti Koprivnice i Podravine, za čiji je brži razvoj nužan suvremeni promet, odnosno željeznica. Jer, „željeznica se izplati prevozom i privozom plodinah i proizvodah“, a njih u Podravini ima u obilju, pa je „iz navedenog glavnog i nedvojbenog razloga potrjebito da obćenje željeznicom od sriedotočja promjeta Magjarske Budim-Pešte sa Jadranskim morem čez plodnije priediele, kratjom i manjimi zemljišnimi težkoćami prugom, na koliko samo moguće čim bolje sriedinom domovine naše spojiti“[11].

Ove rasprave, koje su bile i te kako bitne za tadašnji razvoj cijele Hrvatske (uključujući i još živuću Vojnu krajinu), najžučnije su se slamale u peštanskim i zagrebačkim novinama. Radi ilustracije, navodimo dio članka L. Hellenbacha u zagrebačkom „Pozoru“ godine 1862: „Osim ovih ima ih mnogo koji misle, da bi bolje bilo, dapače da je neophodno potrebito, da se ova željeznica kanižko-zagrebačka pomakne što bliže Slavoniji, pa da bi zato imala teći iz Koturibe preko Križevaca u Zagreb, ili iz Čakovca bednjanskom i lonjskom dolinom preko Novoga Mjesta (blizu Sv. Ivana Zeline) u Zagreb. Trak iz Kaniže ili bolje rekuć iz Koturibe preko Križevaca u Zagreb bio bi 14 miljah dug, a ne ima mu gotovo nikakvih zapriekah na zemljištu, kojim bi ga protegnuli. K ovomu traku mogao bi se najlaglje prisnovati drugi za Slavoniju u Osiek ili Vukovar, kao što je njekada Kossuth hotio...“[12]. Svakako da su se u ovim raspravama sudarali razni i različiti interesi pojedinih moćnika i grupacija, a križevačku je varijantu na kraju podržalo čak i bečko Ministarstvo rata[13].

I tako, dok se poštanskom kočijom vozilo od Zagreba do Čakovca 14 sati i 30 minuta, odnosno od Zagreba do Đurđevca 19 sati i 30 minuta[14], približavao se kraj „zlatne“ ere kolskog žitnog puta Savom i Kupom do Karlovca i potom Lujzijanom, Jozefinom i Karolinom do Senja i pretežno Rijeke: pala je odluka da se kaniška pruga gradi koprivničkim smjerom od Zakanya do Zagreba i onda dalje preko Karlovca do Rijeke. Nakon dužih priprema, pogotovu na razini uključivanja kapitala iz raznih izvora,

---

8 Prvi zvižduk lokomotive - u knjizi Dragutina FELETARA: Iz povijesti Međimurja, Čakovec 1968., str. 167-169; Sto godina željezničke pruge Zaprešić - Varaždin - Čakovec (1886.-1986.), Varaždin 1986.

9 Detaljno o tim raspravama u djelu Bernard STULLI: Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1963. I. i II. Zagreb, 1975.

10 Hrvatski državni arhiv, DK, Pr. 12-1862; STULLI: Op. c. II, str. 95-96.

11 Arhiv HAZU Zagreb, XV. 17/a-42; STULLI: Op. c. II, str. 99

12 "Pozor", Zagreb, 1862, broj 4/7 - članak L. HELLENBACHA „O kanižko-zagrebačkoj željeznici"; STULLI: Op. c. I, str. 116.

13 Bernard STULLI: Željezničko pitanje u SZ Hrvatskoj do 1941. godine. Sto godina željezničke pruge Zagreb - Varaždin - Čakovec, 1896-1986. Varaždin, 1986, str. 12-13.

14 GORNIČIĆ: O. c., str. 21

izgradnja je započela zapravo već godine 1867., kada je na Dravi sagrađen most nedaleko od Zakanya u pravcu Botova[15]. Slijedeće, 1868. godine, veći dio trase do Zagreba pretvoren je u veliko gradilište. Jedno od glavnih središta građevinske operative bila je Koprivnica, koja je godine 1869. brojala 4243 stanovnika i već tada obavljala najvažnije obrtničke i trgovačke funkcije za šire podravsko područje[16]. Već godine 1868. u Koprivnici je koncentriran velik broj radnika na izgradnji, za čiji boravak je izgrađena „baterija" baraka. U holocenskom položaju Drave, gdje se nalaze neiscrpne naslage šljunka visoke kvalitete, na posjedu rasinjskog baruna Inkeya, otvorena je velika eksploatacija ovoga građevinskog materijala, koja je kontinuirano nastavljena sve do danas - sa Šoderice se šljunak najprije odvozio kolonama zaprežnih vozila na trasu pruge, a zatim je izgrađen industrijski kolosijek koji je dugo vremena bio preko mosta spojen s Mađarskom[17]. Prema nekim izvorima, samo u Koprivnici je u vrijeme najintenzivnije izgradnje bilo koncentrirano više od pet stotina radnika. Uz ovo veliko gradilište vezana je, među ostalim, i akcija osnivanja gradske javne bolnice u Koprivnici, jer su se u početku njezina djelovanja ovdje liječili ponajviše radnici koji su radili na izgradnji pruge[18].

Iako je tehnika izgradnje tada još bila primitivna, radovi su, uz velik broj radnika, koji su uz jeftine nadnice uglavnom regrutirani iz sela u blizini trase, napredovali vrlo uspješno, pa su prve pokusne vožnje na gotovo cijeloj relaciji priređene već krajem godine 1869. Velikim svečanostima željezničara pruga Zakany - Zagreb puštena je u promet 4. siječnja 1870. godine. Ovo novogodišnje slavlje odmah je radno nastavljeno produženjem željezničke veze prema moru: tzv. „mađarska prometna vertikala" do Rijeke otvorena je već 23. listopada 1873. godine. San mađarskih bankara o povezivanju Pešte i mađarskog Alfölda s Jadranom je ostvaren. Pruga preko Koprivnice dobiva golemo tranzitno značenje, a ima i velik utjecaj na jačanje centralnih funkcija ovoga grada za širu okolicu. Upravo godine 1873. za promet je otvoren i prvi koprivnički željeznički kolodvor, koji je svojoj svrsi služio sve do 1912.godine[19].

3. Izgradnja pakračke, zagorske i bjelovarske pruge

I u razdoblju Khuena Hedervarya, pa i kasnije do prvoga svjetskog rata, južne ugarske željeznice nastavile su uhodanu politiku radijalnog širenja od Budimpešte, odnosno funkcionalnog povezivanja mađarskih krajeva s jugom. Ta transverzalna veza, koja je od sjevera prema jugu sjekla hrvatski nacionalni teritorij, bila je dominantna i od životnog interesa u razvoju ugarskog kapitala i trgovine. I sjeverna Hrvatska bila je prirepak takve orijentacije. Povezivanje sjeverne Hrvatske u longitudinalnom smjeru, dakle u prvom redu dolinama Save i Drave, odvijalo se očito presporo i samo na onim dionicama koje su iz bilo kojeg razloga odgovarale razvojnim interesima ugarskog kapitala.

Tako se dogodilo da je i Slavonski Brod najprije dobio vezu s Vinkovcima i dalje na sjever s Osijekom i Peštom (1878.), jer je to služilo prodoru Mađara (i Austrije) prema Bosni, a logična veza sa Zagrebom, koja bi bila od životnog interesa za hrvatske ekonomske ciljeve, ostvarena je mnogo kasnije. Južne ugarske željeznice, u skladu s dominacijom mađarizacije na svim područjima, pobrinule su se i za uvođenje striktne mađarske uprave na svim prugama u Hrvatskoj, pa se tako i na koprivničkom kolodvoru nalazio natpis „Kaproncza - Koprivnica", kao uostalom i na svima ostalima.

„Gvozdene ceste" nastavile su se, dakle, i na području sjeverozapadne Hrvatske graditi uglavnom od sjevera prema jugu. Upravo u razdoblju od 1885. do 1913. godine sagrađena je gotovo cjelokupna željeznička mreža na području sjeverozapadne Hrvatske. Bilo je to vrijeme „željezničke groznice", općeg prodora željeznice kao najznačajnijeg oblika suvremenog prometa, koja je tek znatno kasnije ustuknula pred automobilom. To je razdoblje kada željeznica postaje jedan od najistaknutijih magneta okupljanja, kako privrednih aktivnosti tako i stanovništva. Naselja uz željezničku prugu, a pogotovu ona na križištima

15 Milan POPOVIĆ: Povijest željezničke stanice Koprivnica do 1941. godine. Koprivnica, 1960. Rukopis.

16 Mirko KORENČIĆ: Naselja i stanovništvo SR Hrvatske 1857-1971. Zagreb, JAZU, 1979.

17 Dragutin FELETAR: Industrija Podravine. Zagreb, 1984, str. 22-23.

18 Bečki bankar Weikersheim, poduzetnik izgradnje pruge između Zakanja i Zagreba, zamolio je 1868. godine Gradsko vijeće u Koprivnici dozvolu smještaja u koprivnički hospital i oboljelih radnika s izgradnje pruge. To je pospješilo osnivanje gradske javne bolnice u Koprivnici, koja je i službeno započela radom 26. veljače 1869. godine. Krešimir ŠVARC: Od nekadašnjeg hospitala do današnje bolnice. Koprivnički liječnički zbornik. Koprivnica 1973, str. 14; Leander BROZOVIĆ: Građa za povijest Koprivnice. Koprivnica, 1978.

19 Vladimir STEHLIK: Postanak i razvitak železnica u Jugoslaviji, te Josip KOZJAK: O razvitku pruga u Hrvatskoj. U knjizi Sto godina železnica Jugoslavije 1849-1949. Beograd, 1951.

pruga, dobivaju mogućnost za brži razvoj. To je, dakle, i vrijeme osnovne diferencijacije među glavnim naseljima naše regije u funkcionalnom i demografskom smislu. Već tada započinje znatno brži razvoj Varaždina, Čakovca, Koprivnice, Bjelovara, Virovitice, Križevaca i nekih drugih mjesta u odnosu na okolna naselja[20].

Pruga Zakany - Zagreb, s obzirom na svoje značenje za povezivanje Mađarske s Jadranom, bila je glavna željeznička pruga, dok su ostale, koje su se kasnije gradile, uglavnom bile sporednog ili vicinalnog značenja. Na daljnje širenje željezničke mreže valjalo je pričekati petnaest godina, iako u međuvremenu nisu prestale rasprave o potrebi i važnosti pojedinih pravaca. Tako je odlučeno da se pruga koja je godine 1868. doprla do Barcsa, produži dalje prema jugu, kako bi se u južne ugarske željeznice uključilo šumom bogato područje zapadne Slavonije i Moslavine, te omogućila još jedna veza s nizinom Save.

Najprije je izgrađena pruga od Barcsa, preko Virovitice i Pčelića do Pakraca 1885., da bi ranije planirana veza s dolinom Save bila ostvarena tek godine 1897. spojem do Banove Jaruge. „Vicinalna željeznica Barč - Pakrac koncesionirana je sa svojim ograncima Heinrichu Beniesu 3. ožujka 1884. godine pod brojem 8329. Ugovorom, koji je spomenuti Benies sklopio s povlaštenom Južnom željeznicom 10. svibnja 1884., a koji je prihvatio i ministar trgovine 23. VI. 1884., preuzela je povlaštena Južna željeznica sav posao u cijelo vrijeme trajanja koncesije. Južna željeznica plaćala je dioničarima pruge paušalno 600.000 kruna na godinu“[21]. Željeznička pruga Barcs - Pakrac puštena je službeno u promet 18. kolovoza 1885. godine, a od Pakraca do Banove Jaruge 29. studenog 1897. godine. Ova je pruga imala izuzetno značenje za razvoj ovoga kraja, iako je sve do prvoga svjetskog rata ponajprije služila interesima mađarskog kapitala, a to znači za eksploataciju šumskog blaga, prodor mađarskih interesa u tamošnju poljoprivrednu proizvodnju, ribnjačarstvo i slično[22].

Uglavnom zbog istovjetnih razloga, istovremeno se gradi i kraći odvojak dolinom Drave, čime se zapravo započela stvarati hrvatska dravska longituda: 4. listopada 1885. godine puštena je u promet dionica željezničke pruge od Suhopolja (Pčelića) do Podravske Slatine. Željezničku vezu dobili su i ribnjaci, koji su se već tada počeli razvijati u Končanici, jer je dionica pruge od Bastaja do Končanice predana na uporabu također 4. listopada 1885. godine. Na taj se način počela stvarati osnovna željeznička mreža na istočnoj strani podravsko-bilogorske regije, koja je znatno utjecala osobito na daljnji razvoj Virovitice i Daruvara.

Iako ostvarena razmjerno kasno, „zagorska željeznica“ imala je izuzetno značenje za cjelokupnu mrežu pruga u sjevernoj Hrvatskoj, a posebice za gospodarski i demografski razvitak tada vrlo nerazvijenog Hrvatskog zagorja. Zakanjsko-koprivnička pruga (1870.) bila je položena suviše istočno, te je sjeverozapadnoj Hrvatskoj bila neophodna prometna poveznica od pruge Kotoriba-Čakovec-Pragersko na sjeveru do pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak (1862.) na jugu. Time se povezuje gusto naseljena varaždinsko-čakovečka regija i Hrvatsko zagorje sa Zagrebom. I u tranzitnom smislu na transverzalnoj vicinalnoj vezi od Austrije i Budimpešte prema sjevernom Jadranu, ova pruga također ima određeno značenje (pogotovo nakon izgradnje smjera Zagreb - Rijeka 1973.). Tada se u Hrvatskom zagorju (pa i Međimurju) razvila i značajna rudarska djelatnost vađenja ugljena, te je i za ovu granu željeznica imala veliko značenje - i kao prijevoznik i kao potrošač.

Dakako da su za željezničko povezivanje Varaždina sa Zagrebom bili postavljeni različiti planirani smjerovi, a rasprava je bila dugotrajna i često žučljiva. U igri je bio osobito smjer preko Prigorja, odnosno preko Sv. Ivana Zeline. Ugarsko-hrvatski sabor, pod nazivom "Čakovečko-zagrebačka (zagorska) željeznica mjestnog interesa“, donosi definitivni zakon o izgradnji ove pruge, a smjer je određen od

20 Dragutin FELETAR: Gospodarsko i političko stanje bilogorsko-podravske regije u drugoj polovici XIX. stoljeća. Sto godina šumarstva bilogorsko-podravske regije, Bjelovar, 1974.

21 GORNIČIĆ: Op. c., str. 199.

22 Sto godina železnica Jugoslavije 1849-1949. Beograd, 1951.

Čakovca prema Varaždinu i dalje preko Budinščine i Zaboka do Zaprešića. Koncesija je izdana i ovdje na trajanje od 90 godina. Za izgradnju zagorske pruge osnovano je posebno dioničko društvo sa sjedištem u Budimpešti, a država se obvezala da će dioničkom društvu plaćati godišnju zakupninu od 240.000 forinti. U dioničkom društvu hrvatski kapital imao je dosta mali udjel - ponešto Zemaljska vlada iz Zagreba, te Varaždinska i Zagrebačka županija i Podžupanija iz Krapine. Izgradnja je trajala nešto više od dvije godine - uglavnom tijekom 1885. i 1886. godine. Dio pruge svečano je predan na uporabu 4. rujna, a dio 13. prosinca 1886. godine[23]. Pruga duga 99,1 kilometar označila je novo razdoblje ekonomskog razvitka Hrvatskog zagorja, ali i prostorne demografske i diferencijacije. Ona je imala i golem utjecaj na demografski rast Zagreba i Varaždina.

Uz zagorsku prugu bilo je velikih planova umreženog povezivanja niza većih mjesta. Za mnoge lokalne pruge već su dobivene koncesije i predkoncesije, ali dobar dio tih planova nikad nije ostvaren. Samo između 1890. i 1891. godine izdano je takvih desetak dozvola za gradnju i osnivanje dioničkih društava za pojedine smjerove. Gjuro Pejačević, F. Farel i drugi dobili su, primjerice, 1891. dozvolu za izgradnju pruge koja bi povezala smjer Varaždin - Golubovec, sa smjerom Zabok - Krapina. Tvrtka Hirschmann iz Čakovca i Grauer i sin iz Zalaegerszega 1893. trebala je graditi prugu Golubovec - Mače - Poznanovec i eventualno do kolodvora u Bedekovčini. H. Hole iz Zagreba 1894. zastupao je ideju da se izgradi pruga od Konjščine do Dugoga Sela, a tvrtka iz Lepavine („Lepaviner Holzgeschäft“) zatražila je 1894. predkoncesiju za prugu „od belečke gore do Budinščine“. Godine 1895. V. Badl iz Krapinskih Toplica i dr. M. Steiner iz Zagreba traže dozvolu za izgradnju pruge od Zaboka do Krapinskih Toplica. A. Weiss dobio je 1895. godine dozvolu za izgradnju pruge od Budinščine preko Jertovca do šume Gradinovo, a dr. Lj. Schwarz iste je godine dobio predkoncesiju za izgradnju pruge Zlatar - Marija Bistrica. Predkoncesiju za prugu Zlatar - Sesvete (i eventualno do Zagreba) tražio je 1898. A. Herzog iz Zagreba. Dozvolu za predradnje na pruzi Zlatar - Marija Bistrica - Pogorje dobio je 1908. godine dr. P. Mandel iz Budimpešte, a 1909. I. Obad iz Zagreba za prugu Sv. Ivan Zelina - Ljubeščica. Konačno, Stjepan Fodor, dvorski savjetnik iz Budimpešte, dobio je dozvolu za predradnje za izgradnju „normalnotračne parovozne ili električne vicinalne željeznice“ na smjeru Varaždin - Nedeljanec - Vidovec - Ladanje - Vinica - Vratno - Križovljan - Ormož[24].

Iako brojne vicinalne pruge nisu izgrađene kako se to planiralo, ipak je nekoliko zagorskih smjerova dobilo lokalne željezničke pruge. Usporedo s izgradnjom zagorske pruge, 1885. godine izdana je dozvola i za eksploataciju željezničkog smjera Varaždin - Golubovec, s kratkim krakom Očura - Sv. Jakob. Ta važna zagorska pruga, koja je osobito imala utjecaja na razvoj ugljenokopa i kamenoloma u ovom kraju, predana je na uporabu 1. rujna (od Varaždina do Lepoglave), te 5. listopada 1890. godine (od Lepoglave do Golubovca). Velika je šteta što nikad nije ostvarena logična veza od Golubovca prema Krapini. Nešto ranije, na svečanostima 4. rujna 1886. godine pušten je u promet vicinalni krak od Zaboka do Krapine (koji je kasnije preko Đurmanca i Hromeca produžen prema Rogatecu u Sloveniji). Konačno, 19. studenoga 1916. svečano je puštena u promet turistička pruga Zabok - Hum - Gornja Stubica[25].

Do kraja 19. stoljeća, odnosno od 1894. do 1900. godine, željezničkom prugom, i s magistralnom prugom Zakany - Zagreb i s Viroviticom, dobio je vezu stari vojnički centar - Bjelovar. Kao što je poznato, Vojna krajina je pravno ukinuta godine 1871., pa se od tada Bjelovar uključuje u razvoj civilne Hrvatske, gdje postaje središtem dosta prostrane Križevačko-bjelovarske županije. U prvom redu radi spajanja središnjeg dijela južne Mađarske sa što bližom vezom za Jadran (Barcs - Virovitica - Klošar - Bjelovar - Križevci), kao i poradi uključivanja Bjelovara na sistem južnih ugarskih željeznica, ova je pruga građena državnim, kao i najvećim dijelom privatnim, dioničarskim kapitalom Mađarske i Hrvatske.

Najprije je izgrađena dionica između Križevaca i Bjelovara. Ministarstvo trgovine izdalo je dozvolu za prugu Križevci - Bjelovar 12. travnja 1893. godine, pa su već idućih mjeseci obavljeni i glavni građevinski radovi na donjem stroju pruge. Otvorenje ove pruge, koje je velikim svečanostima obavljeno 2. rujna 1894. godine, predstavljalo je značajnu prekretnicu u daljnjem razvoju Bjelovara. Već tada

---

23 Bernard STULLI: Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine, 100 godina željezničke pruge Zaprešić - Varaždin - Čakovec (1886-1986.), Varaždin 1986., str. 12-13

24 STULLI, Op. c., str. 14-15

25 Davorin DESSELBUNNER: Izgradnja zagorskih vicinalnih željeznica, 100 godina željezničke pruge Zaprešić - Varaždin - Čakovec (1886.-1986.), Varaždin 1986., str. 20-24

ovdje su se javile brojne manufakturne i industrijske inicijative, a počeo se jače razvijati obrt i osobito trgovina - izgradnja željeznice te je inovacije znatno pojačala. Uspon grada vidi se i po razmjerno najbržem porastu stanovnika Bjelovara od većine sličnih naselja sjeverne Hrvatske: godine 1890. u gradu živi 5609 osoba, godine 1900. već 7873 i godine 1910. 9266 stanovnika, čime je Bjelovar postao najveće gradsko naselje u podravsko-bilogorskoj regiji[26].

Izgradnjom pruge od Bjelovara do Virovitice, što je bio jedan od značajnih građevinskih pothvata u svoje vrijeme, konačno je opet produžena jedna dionica dravske longitudinalne linije, koja je inače bila toliko u interesu hrvatske nacionalne ekonomije. Dozvola za ovu prugu izdana je 20. lipnja 1899. godine (pod brojem 35209), a pripreme za gradnju već su tada uvelike odmakle. Najprije je u promet puštena dionica od Bjelovara do Mišulinovca - 1. studenog 1899. godine - koja je izgrađena u rekordnom roku. Najduže su trajali radovi na tunelu kod Sirove Katalene, tako da je dionica od Virovitice preko Kloštra do Katalene predana na uporabu 2. siječnja, a od Katalene do Mišulinovca 4. siječnja 1900. godine. Za stanična naselja uz ovu prugu bio je to uspješan početak novoga stoljeća, a ova je pruga snažno utjecala i na unapređivanje bilogorskog ugljenarstva[27].

Ako se izuzmu neke manje gradnje kolosijeka unutar samih gradskih kolodvora, ili pak priključaka novih industrija (primjerice, u Koprivnici godine 1906. od stanice do nove industrijske zone na Danici, ili iste godine na potezu Bjelovar - Bjelovar mlin), odnosno tekuće modernizacije, onda se u izgradnji željezničke mreže u podravsko-bilogorskoj regiji pauziralo sve do godine 1909. Od godine 1909. do početka prvoga svjetskoga rata konačno je i Koprivnica spojena u dravsku longitudu (iako ni tada još cijela dravska željeznička magistrala nije dovršena!), a željezničku vezu dobivaju i Garešnica i Grubišno Polje, kao značajnija lokalna središta ekonomskog i demografskog okupljanja.

Uglavnom inicijativom domaćeg kapitala, pruga od Kloštra Podravskog produžava se prema zapadu: dionica do Virja puštena je u promet 9. prosinca 1909., a od Virja do Koprivnice 9. studenog 1912. godine. Varaždin je još od godine 1886. imao željezničku vezu sa Zagrebom i Čakovcem, pa je, eto, još preostala dionica od Koprivnice do Varaždina, kako bi se zaokružila podravska magistrala Maribor - Pragersko -Čakovec -Varažin -Osijek, ali je na realizaciju ove zamisli trebalo pričekati još gotovo trideset godina[28]. Za razvoj velikih podravskih naselja, kao što je Đurđevac, Virje i Novigrad Podravski, od kojih su neka na početku ovoga stoljeća brojem stanovnika premašivala i samu Koprivnicu, izgradnja pruge imala je snažan ekonomski impuls, što se naročito odrazilo na razvoj zadrugarstva, a s tim u vezi kvalitetnog stočarstva, kao i nekih manjih manufaktura.

Odmah nakon izgradnje pruga do Bjelovara iz smjera Križevaca i Kloštra Podravskog, postojala je ideja da se željeznička veza produži prema jugoistoku do vicinalne željeznice Pčelić - Pakrac, odnosno da se s ove strane ostvari veza s dolinom Save. To je do početka prvoga svjetskog rata i djelomično ostvareno. Za izgradnju dionice od Bjelovara do Garešnice održan je sastanak zainteresiranih dioničara već godine 1907. u Velikom Grđevcu, a uskoro su odmakle pripreme i za izgradnju pruge do Grubišnog Polja. Inicijativa je uglavnom potekla od domaćeg kapitala, ali je ovdje svoj interes našao i mađarski ulagač zbog šumskih bogatstava, rudarske aktivnosti i obilne poljoprivredne proizvodnje. Tako je najprije predana na uporabu dionica pruge od Bjelovara do Velike Pisanice 21. prosinca 1912. godine, zatim dionica od Velike Pisanice do Garešnice 11. lipnja 1913. godine, te istovremeno i dionica pruge Pavlovac - Dražica - Grubišno Polje. Time je aktivnost na izgradnji željezničke mreže u podravsko-bilogorskoj regiji do prvoga svjetskog rata, odnosno do propasti Austro-Ugarske Monarhije okončana[29]. Za pratioce povijesti razvoja koprivničkog kolodvora, valja ovdje navesti da je završetak izgradnje podravske pruge prema Virju, odnosno Kloštru, označen i napuštanjem starog koprivničkog kolodvora, te izgradnjom suvremenog kolodvora, koji još i danas u Koprivnici služi svojoj namjeni - ova suvremena stanična zgrada, tada jedna od najmodernijih u sjevernoj Hrvatskoj, predana je na uporabu godine 1912[30].

---

26 GORNIČIĆ: Op. c., str. 192-193; KORENČIĆ: Op. c.

27 GORNIČIĆ: Op. c., str. 192-193; Stjepan BLAŽEKOVIĆ: Bjelovar. Monografija. Bjelovar, 1985, str. 25-26

28 Sto godina železnica Jugoslavije 1849-1949. Beograd, 1951.

29 BLAŽEKOVIĆ: Op. c., str. 24.

30 Dragutin FELETAR: Podravina. Monografija. Koprivnica, 1973.


Stanovništvo staničnih naselja
1869. i 2001. godine
Stanovnika
40.000
20.000
5000
1000
250
Godina
1869.
2001.
Mursko Središće
Vratišinec
1890.
Krištanovec
Novo Selo Rok
Čakovec
Mura
1860.
Dunjkovec
Mačinec
M.Subotica
1860.
D. Kraljevec
Kotoriba
Čehovec
D. Mihaljevec
1886.
Varaždin
Drava
Zbelava
Jalžabet
Ludbreg
Čukovec
Vidovec
Tužno
Turčin
Krušljevec
1937.
Martijanec
Botovo
Drnje
1870.
Ivanec
Stažnjevec
Sv. Ilija
Beletinec
Kunovec
Rasinja
Koprivnica
Lepoglava
1890.
Kuljevčica
Hromec
Đurmanec
Golubovec
Novi Marof
Madžarevo
Podrute
Budinščina
Reka
K. Bregi
Krapina
Hrašćina
1870.
Sokolovac
Carevdar
Lepavina
Novigrad
Virje
1909.
V. Ves
1886.
1886.
Križevci
Kloštar
Majurec
Kalinovac
Sv. Križ Začretje
Štrucljevo
Poznanovec
Zlatar Bistrica
Konjšćina
Đurđevac
Bedekovčina
Kloštar P.
Zabok
Prikraj
Poljana
Prugovac
Pitomača
V. Trgovišće
Donja Stubica
Gornja Stubica
Brezovljani
Cirkvena
Bjelovar
1900.
1916.
Stubičke toplice
1894.
Suha Katalena
Orosavje
Repinec
V. Trojstvo
1900.
Sv. Ivan Žabno
Rovišće
Vukosavljevica
Luka
1886.
Klokočevac
Markovac
Kupljenovo
Gradec
Vrbovec
Špišić Bukovica
1885.
Pušća
1870.
Novi Dvori
Virovitica
Božjakovina
Zaprešić
ZAGREB
1862.
Sava
Dugo Selo

Iako je na području Hrvatske u razdoblju između dvaju svjetskih ratova (1918-1941.) izgrađeno izuzetno malo željezničkih pruga, ipak je to bilo značajno prilagođavanje ove mreže novoj političkoj konstelaciji[31]. Povučene su nove državne granice, provedena je nova uprava na željeznici, znatno su se promijenili smjerovi protoka robe i putnika: iako raniji osnovni pravci sjever-jug imaju i dalje veliko značenje, sada konačno sve više do izražaja dolaze logični prirodni hrvatski smjerovi dolinama rijeka od zapada prema istoku i obrnuto.

Ove su promjene bile osobito važne za funkcioniranje mreže željeznica u podravsko-bilogorskom području, koje je doduše izgubilo otvorenu raniju vezu prema sjeveru, ali je ostalo vrlo značajni tranzitni prometni prostor, uz jačanje nacionalne dravske longitude. Međuratno razdoblje predstavljalo je za ovaj kraj vrijeme značajne ekonomske stagnacije, sve težeg života seljaka i emigracije stanovništva, ali je usprkos tim poteškoćama konačno spojena željeznička dravska magistrala. To se zbilo, doduše, tek pred drugi svjetski rat - pruga Koprivnica - Varaždin predana je na upotrebu godine 1937.

Bila je to jedna od rijetkih izgrađenih pruga u Hrvatskoj u međuratnom razdoblju, a građena je uz velike napore u prikupljanju potrebnog kapitala. Ipak, 17. prosinca 1937. ostat će važan datum u razvoju naših željeznica, jer je konačno ispravljena stara ugarska politika razvoja ove mreže i dovršena podravska pružna magistrala. O velikim svečanostima, koje su u povodu otvaranja pruge održane 16. prosinca 1937. godine, u koprivničkom lokalnom tisku toga vremena čitamo i slijedeće: „U četvrtak, 16. prosinca 1937. godine otvorena je svečanim načinom pruga Koprivnica - Varaždin. Na željezničkoj stanici u Koprivnici, koja je bila ukrašena zelenilom, cvijećem i zastavama, skupilo se već oko 9 sati mnoštvo građanstva svih staleža. Bili su prisutni predstavnici civilnih i duhovnih vlasti, privrednih i humanih ustanova, korporativno vatrogasno društvo i škole. U 9 sati stiglo je i gradsko zastupstvo s gradskim načelnikom Ivanom Klučkom. Na peronu je svirala željezničarska glazba iz Zagreba. Točno prema programu, u 9.27 sati u stanicu je ušao svečani vlak...“[32].

Dovršenjem dionice od Koprivnice do Varaždina, Koprivnica je postala jedna od najfrekventnijih čvorišta u Hrvatskoj i tadašnjoj Jugoslaviji. To se djelomično potvrdilo već u međuratnom razdoblju, jer je ovaj smjer ostao osnovni tranzitni smjer Mađarske i ovog dijela Evrope prema Jadranu, a tu je i rastuća frekventnost robe i putnika dravskom magistralom. Valja ovdje navesti podatak da je koprivnički granični prijelaz od godine 1922. pa sve do pred drugi svjetski rat bio točka s najvećim ostvarenim prometom robe u razmjeni stare Jugoslavije s inozemstvom. Koprivnički kolodvor, kao uostalom i stanice u ostalim većim naseljima, bile su izuzetno važne za razvijanje lokalnoga robnog i putničkog prometa. Već tada u velikim mjestima raste važnost industrijskih kolosijeka, kao što je slučaj s Bjelovarom, Koprivnicom, Viroviticom i drugima. Prema nekim izvorima, samo industrijski kolosijek na Danici u Koprivnici ostvarivao je u nekim međuratnim godinama promet od deset tisuća vagona godišnje, a imamo i podatak za šljunčaru kod Botova koja je u godini 1936. i 1937. koristila 300 do 400 vagona dnevno (što je djelomično bilo povezano i s izgradnjom pruge prema Varaždinu)[33].

4. Suvremeni razvoj i demografsko-ekonomsko značenje pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj

U toku drugoga svjetskog rata velik dio željezničkih pruga, kolodvorskih zgrada i drugih uređaja, bio je i na području sjeverozapadne Hrvatske ozbiljno oštećen, ali je obnova tekla razmjerno brzo i uspješno. Već u prvim poratnim godinama, željeznica je bila jedan od onih važnih oslonaca, koja je u velikoj mjeri pridonijela tadašnjoj obnovi zemlje. Gotovo cjelokupna željeznička mreža nastavila je s obavljanjem izuzetno važne prometne funkcije odmah nakon rata, s time da nije obnovljena međunarodna veza s Mađarskom od Botova (tu je most preko Drave obnovljen tek 1962. i otada ova linija ponovno obavlja jednu od najfrekventnijih tranzitnih funkcija u zemlji), a zatvorena je i pruga od Barcsa do Virovitice, koja ne prometuje niti danas (od 1962. do 1966. radila je dionica od Virovitice do Gornjih Bazija, a sada je u uporabi samo industrijski kolosijek od virovitičkog kolodvora do šećerane).

---

31 ŽULJIĆ: Op. c., str. 44-47

32 Podravske novine, Koprivnica, 18. XII. 1937; FELETAR: Op. c., str. 238-239

33 Milan POPOVIĆ: Povijest željezničke stanice Koprivnica do 1941. godine. Koprivnica, 1960. Rukopis.

U svojem poslijeratnom razvoju, željeznica sjeverozapadne Hrvatske prošla je one razvojne faze kao i cjelokupna naša željeznička mreža, što je pak u uskoj vezi s našom općom politikom prema ovoj važnoj prometnoj grani, odnosno s promjenama u njezinu položaju u cjelokupnoj privredi i društvu. I željeznice ovoga kraja razvijale su se u sistemu Jugoslavenskih državnih željeznica, zatim Jugoslavenskih željeznica i ŽTP-a Zagreb, a od 1991. Hrvatskih željeznica. U željezničku mrežu našega kraja sve do zadnjih desetak godina ulagano je izuzetno malo investicijskih sredstava, ali je ona ipak imala važnu ulogu u ekonomskom napretku sjeverozapadne Hrvatske.

Do 60-ih godina 20. stoljeća željeznica je imala primarnu ulogu u našem prometu, kako robnom tako i putničkom, a u to se vrijeme obavljala i važnija dogradnja mreže u mnogim dijelovima tadašnje Jugoslavije. S druge strane, premalo se istovremeno ulagalo u stare željezničke kapacitete, a pogotovu nakon privredne reforme (1965.) naglo jača značenje cestovnog prometa. U izgradnju cesta, automobilizaciju i cestovne prijevoznike ulažu se ogromna sredstva, što je u skladu s razvojem cijele svjetske privrede i društva. Naša željeznica, a pogotovu na području sjeverozapadne Hrvatske, nije na ove promjene dovoljno brzo reagirala osuvremenjivanjem svojih usluga. U tom svojevrsnom odmaku od željeznice sedamdesetih godina, čemu je još više pogodovao i izuzetno jeftin benzin, došlo je čak i do ukidanja dijela pruga u našem kraju, koje se niti do danas nisu obnovile. Kritična je bila godina 1968., kada je u tadašnjoj Jugoslaviji obustavljen promet na značajnom dijelu željezničkih pruga, a među njima i na onima od Bjelovara do Kloštra, odnosno do Garešnice i Grubišnog Polja.

Istovremeno s likvidacijom uskotračnog željezničkog sustava, prekinuta je izgradnja i nekih željezničkih pruga koje su bile u toku. Do toga vremena (1968.) gradila se pruga Garešnica - Banova Jaruga, koja je cijeli bjelovarski sustav željeznica trebala povezati s posavskom željezničkom magistralom. Ta je pruga bila skoro gotova; na jednoj kraćoj dionici čak su bile postavljene i tračnice, kao industrijski kolosijek za potrebe tamošnjeg ribogojilišta. Međutim, željeznički promet je obustavljen na čitavom prostoru između Bjelovara, Garešnice, Grubišnog Polja, Končanice, Bastaja i Kloštra Podravskog. Naročito oko te posljednje dionice (Bjelovar - Kloštar) bilo je najviše različitih mišljenja i nepodudarnosti stavova. Kada se gleda s današnje perspektive, što znači i na osnovi današnjih kriterija, veći dio navedenih željezničkih pruga ne bi imao opravdanje ni po svojem položaju i kako su povezivale, ni po onome što su povezivale i kakvu su prometnu funkciju imale. Bile su to pruge sa dvanaestotonskim dozvoljenim osovinskim pritiskom, dakle pruge najniže kategorije. Te pruge nisu imale uvjeta da bi mogle ekonomski racionalno obavljati prometnu funkciju“[34].

Radi ekonomske i demografske revitalizacije srednjobilogorskog kraja, a uz osobito nastojanje saborskoga zastupnika iz Vukosavljevice Stjepana Sulimanca, prišlo se obnovi stare željezničke linije od Kloštra Podravskog do Bjelovara, preko Velikoga Trojstva. Radovi su uglavnom obavljeni 1995. i 1996. godine. Ova pruga važna je za željezničko povezivanje Bjelovara s podravskim prometnim smjerom. Ta je pruga po razini svoje služnosti, kao i po prometu koji se na njoj obavlja, još uvijek nerentabilna.„Sada je pred početkom i izgradnja novog priključka od Sv. Ivana Žabna do Gradeca, kojom će se znatno skratiti željeznička veza Bjelovara sa Zagrebom.

Svjetska energetska kriza (od 1974.) i novi odnosi i uvjeti u privređivanju pridonijeli su u zadnjih tridesetak godina znatno trezvenijem uočavanju položaja i važnosti željeznice u strukturi prometa i u našoj zemlji. Postalo je jasno da prebrza orijentacija na cestovni promet (čak i u putničkom prometu) ima i svoje slabosti, a da istovremeno osuvremenjeni željeznički prijevoz, uz ranije uočene manjkavosti, ima neke prednosti koje ga uklapaju u sisteme najsuvremenijih prometnih sistema na duže razdoblje. Određen „povratak“ željeznici i u robnom i osobito u putničkom prometu praćen je utvrđivanjem stanja u ovoj prometnoj grani, njezinom modernizacijom i osuvremenjivanjem usluga.

Za funkcioniranje ovog sistema osobito je važna modernizacija pruge od Koprivnice do Osijeka - Botovo (završeno 1982.), kao i modernizacija linije Koprivnica - Varaždin (dovršeno 1986.). Želi li se zadržati postignuto zavidno mjesto u našoj željezničkoj mreži i ići naprijed, ovakva razvojna politika mora se zadržati i u slijedećem dugoročnom razdoblju. Za željezničku mrežu naše regije od posebne je važnosti međunarodni robni tranzit (Koprivnica je držala primat po izvozu robe iz bivše Jugoslavije u

34 ŽULJIĆ: Op. c., str. 53.

svijet među svih 16 tadašnjih željezničkih državnih prijelaza), ali isto tako i lokalni promet, a osobito stalno jačanje podravske longitudinalne željezničke veze Dalj - Osijek - Koprivnica - Varaždin - Čakovec. Prostorni plan Hrvatske predviđa u dugoročnom razdoblju i izgradnju nove željezničke pruge od Koprivnice do Kotoribe, čime bi se znatno poboljšala izravna veza međunarodnoga tranzitnog prometa od Budimpešte preko Nagykanisze i Koprivnice za Zagreb i Jadransko more, te izgradnja drugog kolosijeka na smjeru Botovo - Koprivnica - Dugo Selo[35].

Svojom prisutnošću u toku jednog i pol stoljeća, željeznica je imala, a danas pogotovu ima snažan utjecaj na transformaciju sjeverozapadne Hrvatske. Ti su utjecaji raznoznačni i slojeviti, a donekle su se s vremenom mijenjali. Dakako, ti su utjecaji najsnažniji na razvoj privrednih djelatnosti, ali je željeznica vrlo prisutna i kao mjesto zapošljavanja, a željezničari su važan činitelj društvenog, kulturnog i rekreativnog života naših staničnih naselja.

Ovdje bi valjalo istaći utjecaj razvoja željezničke mreže na dosta izražene promjene u prostornoj slici naseljenosti u regiji. Željeznica, jasno, nije jedini faktor tih promjena, jer na mijene u koncentraciji stanovništva utječe i niz drugih razloga, ali već djelomična demografska istraživanja nedvojbeno ukazuju da je korelacija prisutnosti željezničke pruge i gušće naseljenosti očita[36].

Upravo u vrijeme najintenzivnije izgradnje željezničkih pruga, dakle u „zlatno doba" željezničkog prometa, stanovništvo sjeverozapadne Hrvatske zabilježilo je razmjerno brzi kvantitativni rast, čemu je, uz mnoge druge važne činitelje, pridonijela i sve gušća željeznička mreža.

Međutim, razvoj nakon 1945. donosi i jednu drugu promjenu, a to su intenzivna pomicanja u prostornoj slici naseljenosti. Raspored gustoće naseljenosti posve je izmijenjen u odnosu na prijeratno stanje: sva seoska naselja podalje od glavnih prometnica snažno depopuliraju, a brojem stanovnika jačaju osobito gradska naselja smještena na križištu željeznica i cesta, koja su uspjela u većoj mjeri razviti sekundarne i tercijarne djelatnosti. U toj suvremenoj prostornoj preraspodjeli stanovništva, kada dominiraju procesi deagrarizacije i egzodusa sela, važnu ulogu novog okupljanja imala je i željeznica.

Željeznička mreža, iako reducirana sedamdesetih godina 20. stoljeća (i uz najavu ukidanja nekih lokalnih pruga), djeluje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj na razmjerno gusto naseljenom prostoru na kojem živi oko 700 tisuća stanovnika. Njezin neprijeporni utjecaj na demografsku prostornu diferencijaciju osobito se vidi ukoliko usporedimo kretanje broja stanovnika staničnih naselja s onima koja nisu uz prugu. Ako usporedimo broj stanovnika staničnih naselja u sjeverozapadnoj Hrvatskoj u rasponu od 1869. do 2001. godine, onda ćemo ustanoviti da broj stanovnika u tim naseljima raste znatno brže nego li u selima podalje od pruge. Od ukupno 93 stanična naselja, u spomenutom razdoblju opadanje je zabilježilo samo 11 sela (ili 11,8 posto). Sva ostala stanična naselja imala su značajan ili vrlo velik porast. Nasuprot tomu, naselja podalje od pruga imala su u velikoj većini pad broja stanovnika, uz vrlo izraženu depopulaciju osobito u zadnjih pola stoljeća[37].

Bez obzira na sve veću dominaciju cestovnog prometa, željeznice će i u slijedećem razdoblju na području sjeverozapadne Hrvatske imati veliko ekonomsko i demogeografsko značenje. Dapače, u strukturi i planovima razvitka suvremenih prometnih koridora, uloga željeznice će se i značajno povećati, a osobito u robnom prometu.

---

35 Dragutin GREKORKO: K suvremenom željezničkom prometu u Podravini. Podravski zbornik. Koprivnica, 1977: Nikola KANCIJAN: Razvoj prometa u Podravini do 1985. godine. Podravski zbornik. Koprivnica, 1980.

36 Dragutin FELETAR: Važnost suvremenih prometnih funkcija i razvoj ruralnih centralnih naselja u općini Koprivnica. Podravski zbornik. Koprivnica, 1986, str. 56-68; D. FELETAR, N. KANCIJAN, J. KURUC: Privreda bilogorsko-podravske regije i uloga željeznice, željeznička pruga Botovo - Koprivnica - Dugo Selo, Koprivnica 1987., str. 81-87

37 Stjepan KORENČIĆ: Stanovništvo Hrvatske 1857.-1971.; Rezultati popisa stanovništva 2001.

Summary

Historical and Geographical Importance of Railway Lines in North-West Croatia

In the area of North-Western Croatia railway lines have played an important role in the process of transformation from late-feudal into more contemporary civic - industrial relations. The construction of the railway network was the crucial factor for the beginning and development of the process of industrialisation and along it de-agrarian and de-rural processes in Northern Croatia. That railway network significantly affected spatial demographic polarisation, i.e. demographic increase of the settlements where railway stations were built and depopulation of villages farther from railway lines. It created a new picture of population density in North-Western Croatia.

This paper elaborates the most important data and factors in the process of construction of main railway traffic lines in North-Western Croatia. This refers to the oldest railway line in Croatia built from Kotoriba via Čakovec to Pragersko in 1860 (i.e. two years before the railway line Zidani Most - Zagreb - Sisak). The construction of the line Botovo - Koprivnica - Zagreb in 1870 was especially important for the economic transformation of Croatia. Connecting the valley of the Drava River with Zagreb via Hrvatsko zagorje (region) was crucial for the economic transformation of that region. That railway line was built in 1886. The Drava-valley main route was completed very late by constructing railway lines. The line from Barcs via Virovitica and Pčelić towards Končanica and Daruvar was built as early as in 1885, but the route towards Koprivnica and Varaždin was completely finished not sooner than in 1937. The lines from Varaždin towards Golubovac (1890), from Zabok to Krapina (1886), from Zabok to Gornja Stubica (1916), from Križevci to Bjelovar (1894) and from Bjelovar to Kloštar Podravski (1900) completed the local traffic network and considerably affected development of the regions they were running through.

It is possible to follow changes in spatial population density, considerably caused by the construction of the railway line, specifically from the beginning of railways construction to this day. In comparison with the year 1869, only in 11 settlements out of 93 with railway station population number has decreased in year 2001. A mild or large increase of the number of inhabitants was recorded in all other settlements. At the same time a considerable or large decrease of population number has been recorded in all the villages farther from the railway stations.

Dr. sc. **Mirela Slukan Altić**
Zavod za arhivistiku, pomoćne povijesne znanosti i filmologiju
Hrvatski državni arhiv

UDK 711.76 (497.5 Zagreb)(091)
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Željezničke pruge i kolodvori u regulacijskim osnovama grada Zagreba

Sažetak

Izgradnja željeznice i njezin razvoj značili su prekretnicu u razvoju grada Zagreba. Željeznički promet bio je bitan preduvjet za početak razvoja snažnije gospodarske osnove grada, poglavito njegove industrije. Dolazak željeznice omogućio je čvršće povezivanje grada i njegove okolice i time znatno proširio gravitacijsko područje grada osiguravši mu na taj način tržište, ali i izvor radne snage. O utjecaju željeznice na razvoj zagrebačke industrije najbolje govori činjenica da su prva dva veća industrijska poduzeća - Paromlin i Tvornica likera Pokorny - bili otvoreni upravo u godini dolaska željeznice.

No, pruga nije samo označila prekretnicu u gospodarskom razvoju grada. Željeznica i njezini ključni objekti, kolodvori, postaju dominantan čimbenik budućega urbanističkog razvoja Zagreba. I prije nego što je pruga na području grada bila sagrađena, počele su burne rasprave o tome gdje će pruga i kolodvor biti smješteni te kako će oni utjecati na budući razvoj grada. Što se tiče smještaja kolodvora, od samoga početka postojala je svijest o tome da će zbog važnosti prometa kolodvor prije svega biti osnovni privlačni čimbenik lokacije industrijskih i vojnih objekata. U skladu s time uglavnom je postojalo suglasje o tome da kolodvor ne može biti u samome gradskom središtu, nego u njegovu rubnom dijelu. Istodobno o položaju pruge na području grada napisane su cijele rasprave s najrazličitijim prijedlozima i mišljenjima. I prije no što je pruga sagrađena, grad je bio podijeljen na Zagreb južno i na Zagreb sjeverno od pruge. Stajališta o tome kuda pruga treba proći i kako će ona utjecati na dio grada »južno od pruge« nikada nisu usklađena. Odmah nakon izgradnje pruge kroz grad, pojavili su se mnogobrojni prijedlozi o njezinu premještanju, koji ne jenjavaju do današnjih dana.

Ključne riječi: Zagreb, željeznica, pruga, kolodvori, regulacijske osnove, kartografski izvori
Key words: Zagreb, railway, railway track, railway stations, town-planning maps, cartographic sources

Prve dileme

O lokaciji pruge i kolodvora na području grada biti locirani počelo se u Gradskom poglavarstvu raspravljati već 1850. godine kada je donesena odluka o pripremama za izgradnju pruge Zagreb - Sisak. U zapisnicima Gradskoga poglavarstva već tada je predložena lokacija kolodvora na mjestu današnjeg Zagreb Glavnog kolodvora, no od nje se odustalo iz dva razloga[1]. Iz straha da će ona utjecati na razvoj i prometno povezivanje grada s Trnjem, tada još udaljenim gradskim selom, te zbog svijesti da će u zaleđu kolodvora ubrzo niknuti industrijski i vojni objekti koji ne smiju biti u izravnom kontaktu s budućom trgovačkom i stambenom zonom Donjeg grada. Osobite je dvojbe u tom slučaju stvarala činjenica da će pruga presjeći Savsku cestu, glavnu prometnicu prema Karlovcu. Tako se odustalo od prvotne zamisli i došlo do rješenja da se kolodvor smjesti zapadno od Savske ceste, gdje je 1862. godine i bio sagrađen.

Konačna odluka o trasi buduće željezničke pruge na području grada i lokaciji kolodvora bila je donesena u »političkom obhodu« 2. srpnja 1860 godine[2]. Pruga je planirana južno od Ilice, da bi se prije Savske, odnosno usporedo s njom, kretala prema budućem željezničkom mostu, sagrađenim pored

[1] Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva grada Zagreba, zapisnici Gradskog poglavarstva 12/1850.
[2] Hrvatski državni arhiv, Riječka županija, kut. 27.br. 3239-1860.

starog kolnog mosta. Na taj način nije presječena ni jedna važna prometna komunikacija na području grada. Iako su postojale primjedbe da je kolodvor Društva južnih željeznica sagrađen u žitnim poljima daleko od grada, insistiralo da vojni i industrijski objekti koji će se graditi uz kolodvor ne smiju biti u stambenoj zoni grada. Pruga Društva južnih željeznica od Zidanoga Mosta do Zagreba otvorena je 1. lipnja 1862. godine. Tim prometnim pravcem Zagreb je prvi put dobio izravnu željezničku vezu s Trstom i Bečom. Nakon tri godine, 1. lipnja 1865, bila je otvorena i pružna dionica Zagreb - Karlovac, čime je Zagreb bio povezan s do tada najvažnijim hrvatskim prometnim čvorištem[3].

Nakon dolaska željeznice u Zagreb, željeznička pruga postala je glavni čimbenik lokacije industrije pa se čitava etapa razvoja industrije Zagreba od dolaska željeznice 1862. godine pa sve do 1918. naziva željezničkom fazom razvoja industrije[4]. Pri tome će osobito biti privlačna zona uz kolodvore gdje se smjestio veći broj prvih većih industrijskih pogona - Tvornica parketa, Tvornica cikorije, Tvornica strojeva i Tvornica duhana uz Zagreb Zapadni kolodvor te Paromlin, Tvornica kandita, Tvornica penkala, Strojarnica Mađarskih državnih željeznica (današnji TŽV »Gredelj«) uz Zagreb Glavni kolodvor. Lokacija kolodvora djelovala je i na lokaciju vojnih objekata. Kao rezultat te činjenice, u zoni oko Zapadnog kolodvora stara se veća koncentracija vojnih objekata - Rudolfova vojarna u Kolodvorskoj ulici (danas Ulica Republike Austrije), vojarna u Reljkovićevoj ulici te Konjička i Pješačka vojarna u Selskoj cesti.

Kolodvori kao ključne točke u razvoju grada nisu poticali samo razvoj i lokaciju industrije u dijelu grada u kojemu su se nalazili. Oni su kao objekti s izuzetnom privlačnom snagom poticali opći razvoj i izgradnju toga dijela grada. Tomu je još više pridonijelo smještanje sajmišta na današnji Trg maršala Tita, koje se ondje nalazilo od 1866. do 1891. godine. Tako je nakon otvaranja kolodvora Društva južne željeznice 1862. godine, najdinamičnija zona razvoja gradske općine postala upravo ona između sajmišta i kolodvora. U tom su razdoblju gotovo potpuno bile su sagrađene ulice Prilaz, Kolodvorska, Ciglana (danas Klaićeva) te Primorska, Krajiška i Vodovodna, kao i cijeli Trg Francuske Republike[5].

Pruga i kolodvor u prvoj regulacijskoj osnovi Zagreba iz 1865. godine

Teškoće s lokacijom pruge počinju u trenutku kada se počinje trasirati pruga prema Budimpešti. Tada se morao sagraditi pružni odvojak od kolodvora Društva južnih željeznica koji bi, krećući se prema istoku, trebao presjeći teritorij grada cijelom svojom duljinom. Ta spojna pruga koja je trebala povezati prugu Društva južnih željeznica s prugom Kraljevske ugarske željeznice izazvala je burne rasprave stručnjaka i građana. Trasa buduće pruge prema Budimpešti bila je predmetom rasprave i u prvoj regulatornoj osnovi grada Zagreba donesenoj godine 1865[6]. Dokument prve regulatorne osnove bio je prvi urbanistički plan u povijesti Zagreba. On obuhvaća opsežno pismeno obrazloženje te dva plana u koji je ucrtana Osnova[7] .

Na listu regulacijskoga plana za područje sjeverno od pruge vidimo kolodvor Društva južnih željeznica i dvije varijante trase pruge Kraljevske ugarske željeznice. Postojala je dvojba o tome koliko udaljiti prugu od izgrađenog dijela grada. Prvi prijedlog trasirao je prugu koja bi se koso spuštala od Gundulićeve ulice prema južnom dijelu Petrinjske, dok je drugi prijedlog zastupao tezu da pruga valja proći južnije, uz buduću Vodnikovu i Mihanovićevu ulicu, te da prugu od zone buduće stambene izgradnje Donjeg grada valja odvojiti zelenim pojasom. Tako se rodila zamisao o smještanju Botaničkoga vrta između pruge i stambene zone. Kao spoj između pruge Društva južnih željeznica i pruge Kraljevske ugarske željeznice bila je planirana tzv. spojna pruga, odnosno južni spoj dviju pruga koji će u prostoru između Savske ceste te budućih ulica Vodnikove i Strojarske stvoriti tzv. željezničku deltu. Novi bi

---

3 Žito koje je dolazilo iz Slavonije prevozilo se Savom i Kupom do Karlovca te se ondje pretovarivalo i Lujzijanskom cestom prevozilo dalje do Rijeke i Bakra.

4 Dragutin, FELETAR: Razvojna razdoblja industrije Zagreba, Geografski horizont, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 1994, str. 98-106.

5 Mirela SLUKAN: Prostorni razvoj grada Zagreba od polovice 19. stoljeća na temelju katastarskih izvora, poglavlje: Utjecaj dolaska željeznice na prostorni razvoj grada i lokaciju industrije, doktorska disertacija, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb, 1999, str. 56

6 Prva regulatorna osnova donesena je 23. ožujka 1865. pod nazivom »Obrazloženje potriebe i načina kako da se uredi slobodni i kraljevski glavni grad Zagreb i kako da se ovo uredjenje uz postupno razprostranjivanje grada sredstvom statuta olahkoti i osiegura«. Državni arhiv u Zagrebu, građa Građevno-vatrogasnog odbora, sv. 50

7 Plan regulacijske osnove za područje južno od pruge čuva se u Kartografskoj zbirci HDA, sign. E.V.170. Regulacijski plan za područje sjeverno od pruge čuva se u Kartografskoj zbirci NSK, sign. X-H-J-24.



Karta željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak (Kartografska zbirka HDA)

kolodvor bio smješten na sredini poteza između Petrinjske i današnje Preradovićeve ulice (tada Svilarske ulice). Iza kolodvora bila je planirana izgradnja riječne luke kanalima povezanima s rijekom Savom, čime bi se ostvarilo neposredno povezivanje riječnoga i željezničkog prometa. Od tada potječe i tzv. zagrebačko "željezničko pitanje" o tome hoće li pruga spriječiti razvoj južnih dijelova grada. Naime, možemo vidjeti da prugu prelaze samo Savska cesta (u svom sjevernom i krajnjem južnom dijelu) i Petrinjska ulica, dok stare komunikacije Gajeva (tada Bolnička) i Preradovićeva ulica (Svilarska) sežu samo do budućega južnog perivoja. Na taj način gradska sela Trnje na jugu i Horvati na zapadu bila znatno su slabije prometno dostupna. Prijelaz cesta preko pruge riješen je brkljama (u produžetku Kumičićeve ulice), a samo prijelaz Petrinjske ulice preko pruge naknadno je bio riješen pješačkim mostom iznad pruge sagrađenim 1892. godine[8].

Definitivna trasa pruge Zagreb - Zákány kroz Zagreb bila je određena u »političkome obhodu« 15. lipnja 1868, kada se odlučilo za prijedlog pruge uz Vodnikovu ulicu, koji je utvrđen regulacijskom osnovom 1865. godine. Također je potvrđena i lokacija kolodvora Kraljevske ugarske željeznice na lokaciji današnjega Zagreb Glavnoga kolodvora.

Pruga i kolodvori u regulacijskoj osnovi iz 1887. godine

Godine 1870. u Zagrebu je otvorena pruga Kraljevske ugarske željeznice prema Budimpešti. Zajedno s otvorenjem pruge prema Zákányu bio je otvoren i kolodvor ugarske željeznice nazvan Zagreb Državni kolodvor. Mala neugledna zgrada koja se nalazila na mjestu današnje Pošte Zagreb II, srušena je 1936. godine pri izgradnji nove poštanske zgrade. Čitavo vrijeme Zagreb Državni kolodvor imao je status prolaznoga kolodvora, pa se ugarska željeznica uglavnom koristila zgradom Zagreb Južnog kolodvora, za što je Društvu južnih željeznica plaćala vrlo visoku rentu. Naime, tzv. žakanjska pruga nije bila izravno spojena s glavnom prugom prema Rijeci, pa su vlakovi u dolasku iz Budimpešte morali mimo Zagreb Državnog kolodvora vožnju nastaviti do Zagreb Južnog kolodvora, odakle su svoj put mogli nastaviti prema Rijeci. Zbog toga su rasprave o potrebi izgradnje novog kolodvora ugarske željeznice i o njegovim mogućim lokacijama bile jedna od glavnih tema regulacijske osnove iz 1887. godine. Kada je te godine donesena nova regulacijska osnova, pruga Kraljevske ugarske željzenice već je izgrađena, ali je njezin novi kolodvor još uvijek bio samo u projektu[9]. Premda je konačna lokacija kolodvora bila utvrđena još 15. listopada 1884. godine, do gradnje će doći tek šest godina poslije. Ta osnova opet je potvrdila potrebu gradnje novog kolodvora i to na lokaciji današnjeg Zagreb Glavnog kolodvora. Spojna pruga još nije bila izgrađena. Za zaštitu stambene zone Donjega grada, koja se 1889. godine znatno približila liniji pruge, u skladu s odredbom Osnove iz godine 1865. godine, odlučeno je da se uzduž sjeverne strane pruge podigne botanički vrt da bi se budući stanari novoplanirane Vodnikove i Mihanovićeve ulice zaštitili od buke i od prašine.

Nova regulacijska osnova ozbiljnije je shvatila problem povezivanja s južnim dijelovima grada. Prijelaz preko pruge sada je za gotovo sve gradske prometnice položene u smjeru sjever-jug, tako da je komunikacija u tome smjeru ipak bila olakšana. Na temelju te osnove izgrađeni su podvožnjaci kod križanja pruge sa Samoborskom ulicom, Tratinskom i Savskom cestom te pokraj Botaničkoga vrta (postoji i u današnje vrijeme). Dakle, gotovo svi podvožnjaci odnose se na zapadni dio grada. Da bi dodatno ublažio problem presječenosti prometnih komunikacija sjever-jug, duž pruge formirane su Magazinska cesta u jugozapadnom dijelu te Koturaška i Strojarska cesta u južnom i jugoistočnom dijelu grada.

Nakon dugotrajnih rasprava grad je 1890. godine kupio zemljište za novi kolodvor i željezničku strojarnicu. Izgradnja kolodvora počela je u mjesecu listopadu 1890, a strojarnice 1893[10]. Godine 1892. na području samog grada pušten je u promet i željeznički spoj između pruge Društva južnih željeznica i pruge Kraljevske ugarske željeznice, tzv. spojna pruga, koja je južno od križanja Savske ceste i Vodnikove ulice oblikovala tzv. željezničku deltu.

---

8 Mirela SLUKAN: Razvoj Zagreba od godine 1850. do 1868: geografsko-kartografska analiza, magistarski rad, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb, 1995. Rad sadrži i prijepis regulacijske osnove iz 1865 godine.

9 Tekst regulacijske osnove grada Zagreba iz godine 1887. čuva se u Državnom arhivu u Zagrebu, fond Gradskog građevnog ureda. Primjerak regulacijskog plana uz tekst osnove čuva se u Kartografskoj zbirci HDA, sign. E.V.127

10 Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva, Građevni odsjek, sign. 347. Građevna dozvola za izgradnju prijamne zgrade zatražena je 27. 9.1890., a izdana 12.2.1891. U istom fondu pod signaturom 3032 čuva se građevna dozvola za Strojarnicu izdana 1. 5. 1893.

Prva regulacijska osnova Zagreba iz 1865., list za područje sjeverno od pruge (Kartografska zbirka HDK)



Prva regulacijska osnova Zagreba iz 1865., list za područje južno od pruge (Kartografska zbirka HDA)



Detalj druge regulacijske osnove Zagreba iz 1887. godine (Kartografska zbirka HDA)

Pokušaji regulacije iz 1896. godine

Nakon otvaranja Zagreba Glavnog kolodvora i uređenja tzv. zelene potkove, glavni smjer izgradnje grada postaje smjer sjever-jug povezujući najuže središte grada, Ilicu i Trg bana Jelačića, s Glavnim kolodvorom. Pruga je tako ponovno presudno utjecala na dominantne smjerove izgradnje grada. Kada je stambena izgradnja Donjeg grada krajem 19. stoljeća gotovo dotaknula spornu prugu, postavilo se pitanje kamo dalje planirati prostorni razvoj grada. Pročelnik gradskog građevnoga ureda, Milan Lenuci, 1896. godine podnosi prijedlog mogućeg rješenjenja »željezničkog problema« [11]. Lenuci je projektirao kolni nadvožnjak koji bi omogućio nesmetano povezivanje sjevernog i južnog Zagreba. Uz obrazloženje prijedloga, koji je sadržavao i troškovnik radova, Lenuci prilaže i "Položajni nacrt zasnovanoga premoštenja željezničke pruge između državnoga i južnoga kolodvora. Nadvožnjak je trebao proći između Kumičićeve i Preradovićeve (Haulikove) ulice, dakle gotovo na današnjem mjestu. Grad je nakon viešekratnih rasprava 1902. godine da se, zbog skupoće projekta od njega odustaje.

Željeznička pruga u regulatornoj osnovi iz 1898. godine

Odustajanjem od kolnod nadvožnjaka u u Preradovićevoj ulici, uprava budempeštanskih željeznica usredotočuje se na ideju o izgradnji kolodvora »za razvrstavanje vlakova«. Godine 1898. donesena je generalna osnova o budućem razvitku grada Zagreba koja nosi podnaslov »Ceste i željeznice oko Zagreba«[12]. Sama osnova nije sačuvana u cijelosti, ali su pojedinosti iz nje poznate na temelju Lenucijeva komentara. Iz djelomično sačuvanih nacrta vidljivo je da je osnova sadržavala više različitih varijanata mogućih rješenja.[13] Po jednom od prijedloga osnova sadržava ideju o lokaciji ranžirnog kolodvora i željezničkoga čvorišta južno od Save. Osnova nije dirala postojeće pruge, nego ih je željela rasteretiti premještanjem teretnoga prijevoza izvan gradske zone na mjesto gdje bi se pruge odvajale na zapad prema Karlovcu te na istok prema Zemunu. I ta osnova ponovno je afirmirala zamisao o riječnom prometu na Savi u zaleđu Zagreb Državnoga kolodvora, pa je zona između Kraljveske ugrafske državne pruge i rijeke Save presječena predloženim »brodoplovnim« kanalom. Autor je vodio računa i o lokalnom prijevozu, pa osnova uključuje i željezničke trase za Samobor i Veliku Goricu ("tramway na paru"). Problem premoštenja pruga na području grada ova Osnova ne spominje.

Manje je poznato to da je sačuvan nacrt još jedne varijante koja također nosi naslov »Prijedlog za budući razvitak grada Zagreba«, a koja osim željezničke delte južno od Save predlaže i premještanje cijele pruge između Zagreb Južnog kolodvora, Zagreb Državnog kolodvora i Savske ceste[14]. Po tome nacrtu nova trasa pruge išla bi zapadnom gradskom međom do rijeke Save gdje bi jedan pružni krak pratio rijeku Savu, a onda bi ponovno skrenula na sjever prema novom teretnom kolodvoru. Dugi krak prelazio bi Savu i nakon križanja u delti nastavljao prema Karlovcu odnosno Sisku. Iz nacrta nije sasvim jasno na koji bi način oodvijala prometna komunikacija između putničkih kolodvora Južne i Državne željeznice, no prijedlog je zanimljiv jer po prvi puta donosi projekt željeznice duž obale rijeke Save te što zamisao o ortogonalnoj (pravokutnoj) shemi grada proteže i na područje južno od pruge.

Prijedlozi iz 1907. godine

Tijekom 1907. rasprave o »željezničkom pitanju« ponovno se intenziviraju. Tada su podnesena tri prijedloga, dva od strane ondašnjeg Društva inžinira i arhitekata, dok je treći podnio Milan Lenuci. Društvo inžinira i arhitekata, iza čijega su prijedloga stajala trojica njihovih članova, Vinko Hlavanika, Valentin Lapaine i Julio Mally, predlagalo je postupno povisivanje pruge od Zagreb Državnoga kolodvora do Savske ceste tako da se na njoj mogu izvesti podvožnjaci, na križanju s Haulikovom ulicom predlažu nadvožnjak, a između Državnog i budućeg ranžirnog kolodvora povisivanje pruge i izgradnju podvožnjaka. Takav prijedlog omogućio bi sedam cestovnih prolaza i nesmetano odvijanje prometa prema jugu. Suprotno tomu Gjuro Erlich, koji je imao potporu gotovo svih članova Društva, smatrao je da se »željezničko pitanje« trajno može riješiti samo premještanjem pruge iz urbanog dijela grada. Erlich je stoga predložio

[11] Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva, Građevni odsjek, sign. 58).

[12] Hrvatski državni arhiv, Savska banovina, Tehnički odsjek, kutija 149

[13] Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva 44.675/1906

[14] Hrvatski državni arhiv, Zbirka nacrta, regulacijske osnove Zagreba.

Prijedlog Milana Lenucija iz 1896. o gradnji nadvožnjaka (nerealizirano) (Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva, Građevni odsjek, sign. 58)

izgradnju obilazne pruge koja će Glavni i Južni kolodvor spajati južno od Save (trasa A i B). Kao alternativnu, nešto kraću vezu između dvaju kolodvora, predložio je trasu E, neposredno uzduž južne savske obalne. Na taj način oba kolodvora zadržala bi se u funkciji, ne bi bilo potrebno graditi novi željeznički most, a ukinuo bi se dio pruge između Južnoga i Glavnog kolodvora koji je otežavao prometnu dostupnost južnoga dijela Zagreba. Zanimljivo je da je Erlichov prijedlog sadržavao i prijedlog radijalne strukture novoosnovanih ulica južno od pruge te prijedlog novoga mosta u produžetku Miramarske ceste[15].

Istodobno, Milan Lenuci istodobno podnosi svoj prijedlog koji se sastoji od regulacijskoga plana i opširnog teksta pod naslovom »Opis osnove gradskog građevnog ureda za budući razpored željezničkih uredaba u gradu Zagrebu, sastavljene 1907.«[16]. Lenuci je predložio da se pruga između Državnoga kolodvora do novoga ranžirnog i teretnog kolodvora na Borongaju podigne tako da se na tome potezu može uspostaviti šest cestovnih podvoza. Pruga između Južnoga i Državnog kolodvora bila bi ukinuta, a njihova veza bila realizirana obilaznim putem južno od Save. Tako Donji grad dobiva izravnu vezu s južnim dijelovima Zagreba, nestaje željeznička delta kod Savske, a južna pruga više ne bi išla na jug prema Savi uzduž Savske, otežavajući komunikaciju Horvata sa Savskom cestom, već dijagonalno od Južnog kolodvora prema Savskom mostu. Nadalje, ranžirni i teretni kolodvor spajali bi se s riječnom lukom koju je smjestio u napušteni rukavac Save i prugom iz koje su se bočno granali industrijski kolosijeci za industrijsku zonu planiranu istočno do Državnog kolodvora, između Kanala i potoka Laščinšćaka, koja se u to doba počela formirati. Uzduž sjeverne obale rijeke Save on je predviđao industrijsku željeznicu, čime je teretni dio prometa premješta na rub gradskog teritorija. Planirao je i spoj Samoborske i Državne željeznice preko Južnoga kolodvora. Na taj način urbano središte potpuno bi se rasteretilo od željezničkoga prometa, što bi omogućilo i uređivanje gradskih dijelova južno od pruge. Tako ovaj prijedlog ponovo sadržava zamisao planske izgradnje Zagreba između pruge i rijeke Save. No, sva tri prijedloga ostala su bez realizacije.

U međuvremenu počela je regulacija Save kod Zagreba koja je omogućila bolju valorizaciju zemljišta južno od Save. Istodobno industrijalizacija omogućena željezničkim povezivanjem Zagreba utjecala je na sve brži porast broja stanovnika grada, koji su se uglavnom naseljavali ondje gdje je zemljište bilo najjeftinije, u području južno od pruge. Usprkos mnogobrojnim strahovima da će pruga spriječiti razvoj grada na jug, zbog velikog imigracijskog pritiska to se nije desilo. Područja južno od pruge u međuratnom razdoblju doživjet će izgradnju upravo nevjerojatnih razmjera. No, zbog izostanka regulacijske osnove koja bi regulirala tu izgradnju, pruga je označila granicu između »građanskog« planski građenoga Donjeg grada i neplanski građenoga dijela grada južno od pruge[17].

Izgradnja podvožnjaka na Miramarskoj godine 1912.

Pošto je Kraljevska ugarrska željeznica definitivno odustala od izgradnje ranžirnog kolodvora, Gradsko poglavarstvo donosi odluku o izgradnji cestovnog podvožnjaka u produžetku Kumičićeve ulice. Tako je godine 1912. bio pušten u promet podvožnjak u današnjoj Miramarskoj ulici. Uz pješački most u produžetku Petrinjske ulice, početkom 20. stoljeća to je bio jedini stalno otvoreni prijelaz preko pruge na području gradskoga središta. Gradska površina južno od pruge i dalje se razvijala bez regulatornih dokumenta. Posljedice takvog odnosa prema južnom dijelu tadašnje gradske općine, usprkos intervencijama i interpolacijama, vidljive su i u danas.

Regulacijska osnova iz 1936.

Tijekom tridesetih godina 20. stoljeća Zagreb je prerasta u najveće industrijsko središte Jugoslavije. Industrijske površine u zaleđu Državnog kolodvora sve se više šire na istok tvoreći jezgru današnje industrijske zone Žitnjak. Znatno su se proširile i industrijske površine uz Južni kolodvor. Društvo južnih željeznica 1920. godine grade ranžirni kolodvor na Črnomercu. Godine 1924., nakon podržavljenja željeznice, Državni kolodvor postao je glavnim kolodvorom za sav putnički promet.

---

15 Oba prijedloga obavljena su u Viesniku inžinira i arhitekata, br. 3, Zagreb, 1907., str. 25-29

16 Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva, Građevni odsjek, svezak 58

17 Mirela SLUKAN: Prostorni razvoj grada Zagreba od polovice XIX. stoljeća na temelju katastarskih izvora, poglavlje: Zakonodavna osnova razvoja Zagreba i njen utjecaj na funkcionalnu i morfološku strukturu grada, doktorska disertacija, Geografski odsjek PMF-a, Zagreb, 1999, str. 80



Generalna osnova o budućem razvitku grada Zagreba iz 1898. godine (Hrvatski državni arhiv, Savska banovina, Tehnički odsjek, kutija 149)



Alternativni prijedlog rješenja željezničkog pitanja iz regulatorne osnove 1898 godine (Hrvatski državni arhiv, Zbirka nacrta, regulacijske osnove Zagreba)

Prijedlog o izmještanju pruge Društva inžinira i arhitekata iz 1907. (nerealizirano) (Vjesnik inžinira i arhitekata, 1907.)

Zbog neriješenog problema planskog razvoja južnih dijelova grada otežanog željezničkom infrastrukturom koja je presijecala grad, Gradsko poglavarstvo 1930. godine raspisalo je međunarodni natječaj za izradu generalne osnove za gradnju, proširenjei regulaciju grada Zagreba. Temeljna zadaća te osnove bilo je rješavanje »željezničkog pitanja«. Na natječaj su dospjela 52 rada, no ni jedno rješenje nije bilo prihvaćeno. Tek godine 1936. bila je donesena nova regulatorna osnova grada pod naslovom »Generalni regulacioni plan za grad Zagreb«[18]. Svojom osnovom plan nije predviđao premještanje pruge, već samo njezino izdizanje cijelom duljinom kako bi se omogućila gradnja niza cestovnih podvožnjaka. Teretni promet bio bi skrenut na južnu i istočnu obilaznu prugu i na taj način uklonjen iz gradske površine. Kao refleksija na rješenje prometnog povezivanja južnoga Zagreba, ponovo se revalorizira ideja o njegovu planskom urbaniziranju kao nastavku Donjeg grada. Iako se regulacija za južni dio Zagreba nikada nije realizirala, izdizanje pruge kao najjeftinije rješenje ipak je na kraju moralo biti prihvaćeno[19].

Na temelju regulacijske osnove iz godine 1936. već 1937. godine otpočinju radovi na pruzi. Prioritet je imao željeznički most na Savi, koji je bio velika zapreka za povećavanje pružnoga kapaciteta. Bio je to stari jednokolosiječni most. Novi, dvokolosiječni most sagrađen je 13 metara nizvodno od staroga i u promet pušten 4. prosinca 1939. godine. Zbog veće prometne propusnosti, zamijenjeni su i stari željeznički nadvožnjaci građeni krajem 19. stoljeća. Tako je 1930. godine sagrađen novi nadvožnjak preko Samoborske ulice, 1935. preko Tratinske ulice te 1937. godine preko Varaždisnke ulice (danas Vukovarske) i Savske ceste. Svi nadvožnjaci bili su izvedeni u zapadnom dijelu grada. Razvoj južnoga dijela Zagreba bio je ograničen na jednu jedinu izravnu prometnu vezu s gradskim središtem - podvožnjak u Miramarskoj ulici.

Privatne inicijative Slavka Mondecara

Naglim porastom grada te intenziviranjem željezničkog prometa do koje je došlo tijekom međzratnog razdoblja kada Zagreb postaje najveće industrijsko središte Jugoslavije i bilježi maksimalne stope svoga prostornog i demografskog rasta, zamisli o premještanju pruge i kolodvora ponovo će uzeti maha. Nove inicijative ovaj će puta doći od samih građana. O tome koliko je željeznica bila prisutna u svijesti ljudi govori i to da se o problemu položaja pruge u više navrata raspravljalo i u Društvu Zagrepčana. Najzanimljivije ideje u dva je navrata iznio inženjer Slavko Mondecar. U svome prvom prijedlogu iz 1939. godine Mondecar predlaže da Zagreb Glavni kolodvor ostane na današnjoj lokaciji, ali da pruga s kolosijecima bude položena meridionalno u produžetku Trga kralja Tomislava, u smjeru sjever-jug (na slici označeno slovom A)[20]. Odatle bi pruga tekla prema jugu do Save gdje bi se granala u dva odvojka (B). Istočni bi odvojak uzduž Save nastavljao prema istoku, kod industrijske zone i luke (C) skretao bi prema sjeveroistoku da bi se kod već postojećeg ranžirnog kolodvora na Borongaju (D) vraćao bi se na staru trasu pruge prema Budimpešti. Zapadni odvojak pruge išao bi uz Savu do savskog mosta, gdje bi jedan odvojak išao preko mosta prema Sisku i Karlovcu, a drugi uz Horvate prema sjeverozapadu gdje bi se kod Kustošije spajao sa starom trasom pruge koja dolazi iz Zidanog Mosta. Na taj bi se način ukinula čitava trasa oruge između Črnomerca na zapadu i Borongaja na istoku te uzduž Savske ceste, a ortogonalna shema Donjeg grada produljila se sve do rijeke Save.

Već 1943. godine Slavko Mondecar preinačuje svoj prijedlog obrazloživši ga sve bržom izgradnjom grada te novom upravnom i prometnom funkcijom koju je Zagreb dobio kao glavni grad novoutemeljene Nezavisne Države Hrvatske[21]. Mondecar sada smatra da je Zagrebu potrebna posve nova razvojna koncepcija koja nužno uključuje potpuno premještanje pruge i kolodvora južno od Save.

---

18 Primjerak Osnove čuva se u Državnom arhivu Zagreba, Kartografska zbirka, sign. 2663-I1/3. Na osnovu je godine 1945. docrtan raspored redarstvenih kotareva.

19 Oko prihvaćanja rješenja regulatorne osnove Zagreba iz godine 1936. razvile su se burne rasprave stručnjaka i građana. U Društvu inžinira i arhitekata, tih je godina bilo održano više predavanja koja su se bavila problemom pruge i kolodvora u novoj regulacijskoj osnovi grada. Dnevni i stručni tisak također je raspravljao o istim temama. Najopsežnija rasprava bila je objavljena u Tehničkom listu iz godine 1937. gdje je inženjer Vladimir Žakić, koji je i sam sudjelovao u donošenju regulacijske osnove, potanko obrazložio sve pojedine točke Osnove koje se tiču rješavanja željezničkoga pitanja u Zagrebu.

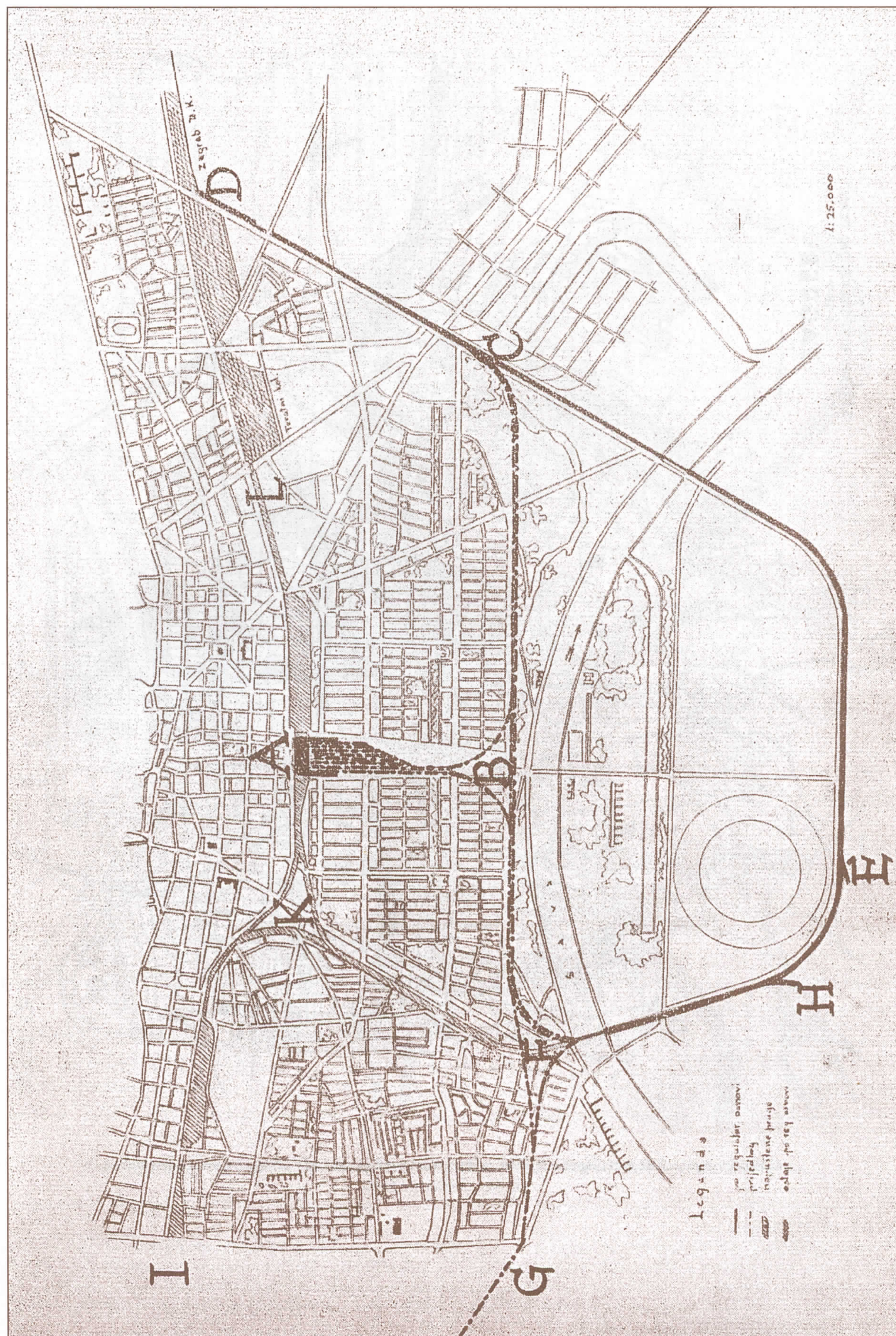
20 Slavko MONDECAR: Zagreb i željezničko pitanje u okviru regulatorne osnove, časopis Zagreb, 1939, str. 396-399.

21 Slavko MONDEACAR: Pitanje kolodvora u Zagrebu, časopis Zagreb, 1943, str. 93-102

Prijedlog Milana Lenucija iz 1907. godine (nerealizirano) (Državni arhiv u Zagrebu, fond Gradskog poglavarstva, Građevni odsjek, sign. 58)

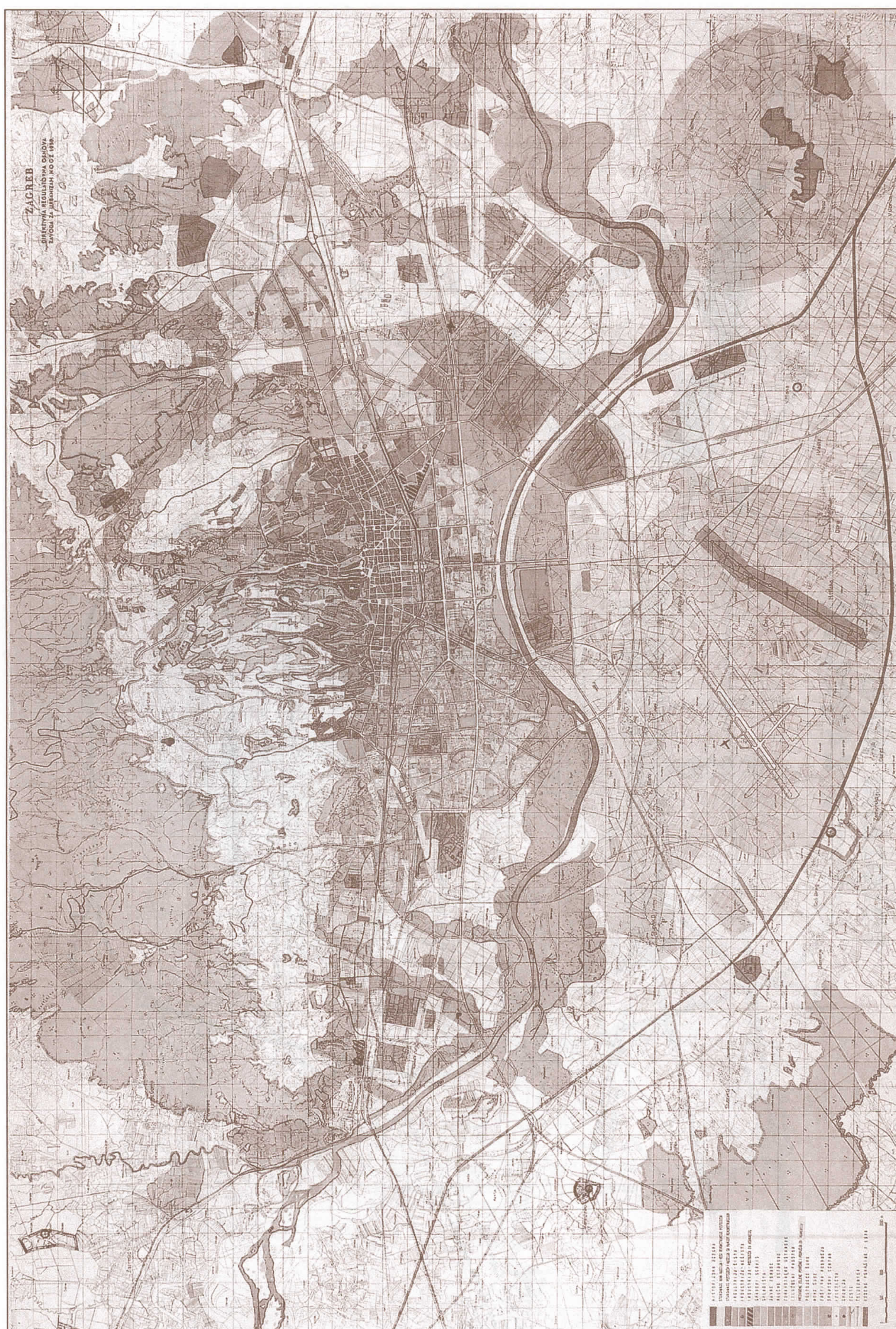


Generalni regulacijski plan Zagreba iz 1936. godine (Kartografska zbirka Državnog arhiva u Zagrebu)



Prijedlog Slavka Mondecara iz 1939. godine (časopis Zagreb, 1939.)

Prijedlog Slavka Mondecara iz 1943. godine (časopis Zagreb, 1943)



Direktivna regulatorna osnova Grada Zagreba iz 1956. godine (Kartografska zbirka HDA)

Novi kolodvor bio bi smješten kilometar južno od Save, u meridionalnoj osi sa starim kolodvorom. Bio bi položen u smjeru istok-zapad u duljini od 2,5 kilometara, sa šest otočnih perona i deset kolosijeka. Na istoj lokaciji također bio bi sagrađen autobusni kolodvor, pa bi se cijelo čvorište željezničkoga i cestovnog prometa smjestilo izvan grada. I u ovom prijedlogu čitava se pruga između Črnomerca i Borongaja ukida. Uz Glavni kolodvor postojala bi dva manja putnička kolodvora u produžetku Ozaljske i kod Maksimira[22]. No, ratna vremena uskoro su prekinula sve rasprave o utjecaju željeznice na urbanistički razvoj grada. Prometno i urbanističko povezivanje sjevernog i južnog Zagreba do daljnjega se rješavalo isključivo izgradnjom podvožnjaka i nadvožnjaka.

Rasprave se nastavljaju...

Usprkos izdizanju pruge i izgradnji željezničkih nadvožnjaka koji su rasli zajedno s gradom (godine 1955. bio je sagrađen nadvožnjak i nad novosagrađenom autocestom), ideja o premještanju pruge nije sasvim nestala. Tako još 1956. godine Direktivna regulatorna osnova Zavoda za urbanizam grada Zagreba sadrži ideju o premještanju teretnoga željezničkog prometa južno od Save[23]. Njezina je temeljna ideja u biti vrlo slična projektu koji smo vidjeli u Osnovi iz 1936. godine. Ona ne planira ukidanje postojećih pruga, ali planira izgradnju čitavog prstena teretnih i industrijskih pruga oko Zagreba koje bi povezivale industrijske zone u Španskom, novoplaniranu riječnu luku kod Hrelića i industrijsku zonu u Žitnjaku te bi se nakon ranžirnoga kolodvora u Čulnicu spajale s prugom prema Budimpešti. Tako bi nekadašnja pruga Društva južnih željeznica dobila novi spoj s prugom državne željeznice južno od Save. Spomenuti spoj prolazi Novim Zagrebom, sijekući danas visokourbanizirane stambene zone Sigeta, Sopota i Travnog. I ta je osnova, kao i prethodne, podcijenila brzinu prostornog razvoja grada na jug, pa spojna pruga na toj lokaciji nikad nije bila realizirana, a odvojak od sisačke pruge prema novom ranžirnom kolodvoru izgrađen je znatno južnije, u zoni Svete Klare, Otoka i Male Mlake. Ova je osnova trebala biti temeljnom potporom budućem razvoju rubnih industrijskih zona grada te osobito pridonijeti decentralizaciji industrije iz gradskoga središta (ta ideja najvećim dijelom realizirana izgradnjom ranžirnog kolodvora iza Jakuševca, no linija pruge zbog izgradnje Novog Zagreba prošla je južnije). Ona sadržava i stoljetnu zamisao o luci na rijeci Savi i afirmaciji Zagreba kao idealnoga čvorišta riječnoga i željezničkog prometa.

Zaključak

Pruge na području grada Zagreba izvedene su u skladu s prvom regulacijskom osnovom grada Zagreba iz godine 1865. godine. Usprkos brojnih problema koje je stvorila, ideje o premještanju pruga i kolodvora nikada nisu realizirane. »Željezničko pitanje« bilo je riješeno na »najbezbolniji« način, podizanjem pruge i izgradnjom željezničkih nadvožnjaka na području grada. Pruga koja je Zagreb podijelila na njegov sjeverni dio i na dio »južno od pruge«, premda je bitno smanjila njegovu prometnu dostupnost, nije spriječila razvoj i izgradnju južnog dijela grada. Istodobno zbog gotovo 70-godišnje neodlučnosti Gradskoga poglavarstva da odluči na koji će način riješiti prometno povezivanje na području grada te ignoriranja potrebe donošenja regulacijske osnove za južni dio Zagreba, južni se dio grada razvijao bez ikakve zakonske i urbanističke regulative. Za longitudinalni (uzdužni) razvoj Zagreba kao i za neplansku izgradnju njegovih južnih dijelova neopravdano je optužena pruga. Longitudinalni razvoj grada rezultat je osobina njegove prirodne osnove (omeđenost rubom padine Medvednice i rijekom Savom), a neplanska izgradnja južnoga Zagreba rezultat je izostanka odgovarajuće zakonske regulative. Tijekom čitavog 19. stoljeća, postojao je vrlo izrazit otpor gradske uprave za uklapanjemjužnog Zagreba u urbani gradski organizam. Na prijelazu 19. u 20. stoljeće kada je urbanizirana zona Donjeg grada došla do pruge te se trebalo odlučiti kuda dalje graditi grad, umjesto djelotvornog rješavanja »željezničkoga pitanja« nakon čega bi morale donijeti regulatornu osnovu i za južni Zagreb, gradske vlasti odlukom iz 1900. godine odlučuju proširiti gradsko područje prema istoku, pripojivši mu dio između potoka Laščine i Štefanovca.

---

22 Zanimljivo je upozorenje autora u vezi s prijedlogom trase buduće autoceste koja je već tada bila planirana na trasi južno do tadašnje Varaždinske ulice (danas Avenije Vukovar). Mondecar smatra da će njegov položaj na toj lokaciji imati isti učinak kao i pruga te apelira na to da autocestu također valja graditi južno od Save.

23 Plan regulacijske osnove čuva se u Kartografskoj zbirci Hrvatskog državnog arhiva, sign. E.V.50.

Tako je nastavak urbane stambene izgradnje bio usmjeren na područje istočno od Draškovićeve ulice. Velike neizgrađene površine na jugu, usprkos već otpočetoj regulaciji rijeke Save, ponovo su ostale izvan urbanističkoga plana. Rezultat takva stajališta nije bilo zaustavljanje širenja grada južno od pruge, nego samo činjenica da je zbog takvih okolnosti izgradnje južnih dijelova grada pruga označila granicu između građanskog, planski građenoga Donjeg grada, i neplanske izgradnje radničkog, južnog dijela grada Zagreba. Tako je pruga pridonijela segregaciji društvenih klasa te odredila granicu dvaju morfološki sasvim različitih dijelova grada Zagreba, koji su ostali vidljivi do današnjih dana.

Summary

Railway Tracks and Stations in the Town-planning Maps of Zagreb

Development and construction of the railway marked a turning point in the development of the city of Zagreb. Railway traffic was a crucial prerequisite for the beginning of a stronger economic growth of the city, primarily its industry. The train system enabled stronger connections of the city with its surroundings, which considerably extended the gravitation area of the city, providing for the market as well as for labour. The influence of the railway on the development of the Zagreb industry is best presented by the fact that the first two industrial firms - Paromlin and Liqueur Factory Pokorny - were established in the very year of the railway construction.

However, the railway did not only mark a turning point in the economic growth of the city. Railway track and its fundamental buildings, railway stations, became the most dominating factors of the future urbanistic development of Zagreb. Even before the construction of the railway track within the city, tumultuous debates on the location of the track and the (railway) station as well as their influence on the city development had begun. Regarding the location of the railway station, from the very beginning there was a belief that it would be the main attraction for industrial and military installments due to the importance of transport. Therefore, there was a common consent that the railway station could not be located in the very city centre, but in its peripheral suburbs. At the same time, numerous disertations with manifold suggestions and oppinions on the location of the railway within the city were written. Even before the railway construction, Zagreb was divided into the part north of and the part south of the railway track. Attitudes towards the location of the railway track and its influence on the part of the city "south of the track" were never consolidated. Immediately after the construction of the railway track within the city, numerous suggestions on its shifting occured and have not subsided until the present day.

Hrvoje Petrić
Zavod za hrvatsku povijest Odsjeka za povijest
Filozofski fakultet u Zagrebu

UDK 625.1 (497.5) "18"
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Željezničko povezivanje grada Zagreba s dolinom rijeke Drave u 19. stoljeću

Sažetak

U članku se analizira pitanje željezničkog povezivanja grada Zagreba s dolinom rijeke Drave pretežito prema objavljenim ali nedostatno iskorištenim izvorima što ih je priredio Bernard Stulli te prema literaturi. Pitanje željezničkog povezivanja grada Zagreba s dolinom rijeke Drave autor nastoji staviti u širi kontekst procesa koji su u 19. stoljeću tekli na panonskom prostoru. U članku se analiziraju put od prvoga prijedloga izgradnje pruge koji je mjesecu prosincu 1825. iznio riječki trgovac Andrija L. Adamić, nekoliko drugih prijedloga te izgradnja prve željezničke veze od grada Zagreba preko Križevaca, Koprivnice i rijeke Drave do Budimpešte godine 1870, kao i njezin daljnji razvitak. Pozornost je također usmjerena na planiranje i otvaranje druge željezničke veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave preko Zaboka do Varaždina i Čakovca godine 1886. Otvaranjem tih dviju željezničkih prometnica dana je nova značajka prometnomu povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time postao željezničko čvorište gdje se stječu pruge iz panonskoga, jadranskoga, podunavskoga i alpskog prostora. Oba smjera vezala su se za šire željezničke mreže, a najvažnije od svega bilo je povezivanje grada Zagreba preko doline rijeke Drave s Budimpeštom.

Ključne riječi: željeznice, Zagreb, povezivanje, dolina rijeke Drave
Key words: railways, Zagreb, connecting, the valley of the Drava River

Planiranje željezničkoga povezivanja doline rijeke Drave i grada Zagreba

Oblikovanje željezničke mreže bio je važan čimbenik gospodarske i društvene preobrazbe u široj zagrebačkoj okolici. Željeznica je bila jedan od snažnih inovacijskih faktora, a poslije je omogućila brži gospodarski razvoj te deagrarizacijske i industrijalizacijske procese u gradu Zagrebu. Uz prirodne i druge društvene elemente i čimbenike, upravo je željeznica bila jedan od važnijih pokretača nove prostorne slike naseljenosti središnjega dijela Hrvatske[1]. Premda njihova izgradnja nije bila planirana u skladu s hrvatskim potrebama, željezničke pruge bile su važan čimbenik industrijalizacije hrvatskoga prostora[2].

Nedostatno ostvarenje u riječnome prometu početkom 19. stoljeća, oštra konkurencija ruske žitne trgovine i na tržištima hrvatskih jadranskih luka, rivalstvo između Trsta i luka u Hrvatskom primorju te konkurencija između hrvatskih luka doveli su do relativno ranih prijedloga za izgradnju željezničkih pruga u Hrvatskoj[3].

Prvi prijedlog o željezničkoj pruzi na hrvatskome prostoru koji je u svome sadržaju donosio prvi plan povezivanja doline rijeke Drave i grada Zagreba, jest djelo poznatoga riječkog trgovca Andrije L. Adamića iz mjeseca prosinca 1825. On je predložio izgradnju željezničke pruge od Šoprona do Zagreba

---

1 Stanko ŽULJIĆ, Razvoj sistema magistralnih željezničkih pruga na području SR Hrvatske, Geografski glasnik, br. 40, Zagreb 1978, 41-45; Dragutin FELETAR, Historijsko-geografsko značenje pruga u podravsko-bilogorskoj regiji, Željeznička pruga Botovo - Koprivnica - Dugo Selo, Koprivnica 1987, 11-14.

2 Rudolf HORVAT, Povijest trgovine, obrta i industrije u Hrvatskoj, Zagreb 1984.

3 Bernard STULLI, Prometni problemi Hrvatske od početka 18. stoljeća do 1918. godine, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine, Međunarodni kulturnopovijestni simpozij Modinci (Mogersdorf), sv. 9, Maribor 1977, str. 102.

koja bi prolazila dolinom rijeke Drave, ali nije precizno odredio trasu[4]. Svrha te pruge bilo je usmjeravanje robnih tokova prema riječkoj luci. Rudarski dužnosnik u Radoboju Franz Wastini 12. svibnja 1836. predložio je izgradnju trase željezničke pruge Varaždin - Vidovec - Jurketinec - Cerje - Ivanec - Lepoglava - Radoboj - Oroslavlje - Zagreb smatrajući tu varijantu pogodnijom od varijante Varaždin - Varaždinske Toplice - Novi Marof - Zelina - Zagreb[5].

Krajiški bojnik Josip Kajetan Knežić u svome elaboratu pisanome u Senju 25. srpnja 1838, istaknuo je valjanost ranije predložene željezničke pruge Sisak - Bandino Selo, tj. cijele prometnice Sisak - Senj, te dao smjernice za daljnji razvoj željeznica na hrvatskome prostoru. On je razmatrao mogućnost povezivanja relacije Budimpešta - Stolni Biograd (Székesfehérvár) - Szölös Györök - Velika Kaniža (Nagykanizsa) - Bjelovar ili alternativni smjer Blatno jezero (Balaton) - Szölös Györök - Csurgo - Bjelovar - Sisak [6]. Knežić je dao novi elaborat napisan 31. siječnja 1842. u Senju. U njemu je glavna riječ bila o trgovačkoj prometnici Sisak - Senj. On je predložio da se iz Siska sagradi jedan krak željezničke pruge preko Bjelovara i Sigetca na Dravi pa dalje kroz Žakanj (Zákány), Veliku Kanižu (Nagykanizsa), Mali Komarom (Kiss Komarom) do Szölös Györöka (uz moguću liniju preko Csurga), te drugi krak pruge od rijeke Drave preko Brežnice, Szent-Kiralya i Sigeta do Pečuha[7].

Osim toga 1842. je postojao prijedlog za izgradnju željezničke pruge preko Stolnoga Biograda (Székesfehérvár) pa istočnom obalom Blatnoga jezera (Balaton) preko Koprivnice i Zagreba do Karlovca[8]. Ljudevit Jelačić je 22. rujna 1844. Županiji zagrebačkoj podnio pismeno obrazloženje svojega mišljenja o najpogodnijoj trasi željezničke pruge od Dubovca kod Karlovca preko Draganića, Zdenčine, Odre, Rugvice, Božjakovine, Pake, Grane, Finčevca do Ludbrega, a odatle desnom obalom Drave do Osijeka i Vukovara. To je bilo različito od prijedloga Županije virovitičke od 26/27. srpnja 1844. koja je raspravljala o pruzi kroz Slavoniju, pruzi Vukovar - Osijek - Mikleuš - Voćin - Sirač, odakle bi pruga išla u smjeru Save pa do Broda na Kupi. Obrazlažući svoj prijedlog, Jelačić je istaknuo prednosti svoje trase nad trasom koju je predložila Županija virovitička. On je skrenuo pozornost na mogućnost povezivanja trase iz Ludbrega kao mogućega željezničkog čvorišta, i to u dva smjera, prema Budimu te preko Šoprona do Bečkoga Novoga Mjesta (Wiener Neustadt), gdje bi se pruga spojila na buduću magistralnu željeznicu Beč - Trst[9].

Austrijska željeznička mreža, koju je od 1829. do 1836. utemeljio Franz Xaver Rieppl, kao glavni pružni smjer predvidjela je vezu između Galicije, Beča i Jadranskoga mora, a ta pruga trebala je ići preko Varaždina[10]. Osobito je bilo važno povezati Beč i Trst[11]. U blizini hrvatskoga prostora 1846. bila je otvorena željeznička pruga od Graza do Celja kao dionica magistralne pruge Beč - Trst[12].

Po prijedlogu V. Šimraka o izgradnji željezničke pruge od Karlovca do Križevaca pisanome od 7. do 10. ožujka 1846. trebala se također graditi željeznička pruga iz Karlovca preko Zagreba, Križevaca i Koprivnice do Varaždina[13]. Inženjer Franz Kreuter je u mjesecu studenome 1847. u Virovitici izradio elaborat za željezničku prugu Vukovar - Karlovac koja nije trebala ići preko doline rijeke Drave[14]. U jednom pismu, koje je 26. prosinca 1847. vjerojatno pisao N. Csanady, bio je priložen popis projektne dokumentacije što ju je izradio inženjer Franz Kreuter te rekapitulacija troškova pruge planirane od Vukovara do Karlovca. Ta željeznička pruga trebala je ići dolinom Drave i povezati ju sa Zagrebom

4 Bernard STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, Sv. 1, (dalje: STULLI, Prijedlozi 1), Zagreb 1975, str. 42; dok. br. 1, str. 201;

5 Bernard STULLI, Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918), Historijski zbornik, god. XXXIX, br. 1, Zagreb 1986, str. 2; STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 32, str. 258-259.

6 STULLI, Prijedlozi 1, str, 46; dok. br. 37, str. 283-284.

7 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 63, str. 376.

8 STULLI, Prijedlozi 1, str. 56, dok. br. 69, str. 385-386.

9 STULLI, Prijedlozi 2, dok.br. 88, str. 454-456; dok. br. 89, str. 457-460.

10 Paul MECHTLER, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich, Razvoj prometnih veza u panonskom prostoru do 1918. godine, Međunarodni kulturnopovijestni simpozij Modinci (Mogersdorf), sv. 9, Maribor 1977, str. 119.

11 STULLI, Prijedlozi 1, str. 19.

12 P. MECHTLER, Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ostösterreich, str. 121.

13 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 124, str. 516-520.

14 STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 156, str. 549-554.

(Maksimirom) i Karlovcem smjerom Vukovar - Osijek - Valpovo - Sokac Miholjac - Rac Miholjac - Virovitica - Gakovo - Veliki Đurđevac - Stara Plošćica - Križice - Grabovnica - Čazma - Lonja (»na granici Hrvatske«) - Maksimir, uz bočnu prugu do sela Novaki na Savi te preko Asperga i Draganića do Karlovca[15].

Godine 1854. bio je donesen plan izgradnje željezničke mreže za Austrijsku carevinu u kojemu je bila predviđena izgradnja pruge od Budima preko Stolnoga Biograda i Velike Kaniže do Zagreba, ali pružna dionica od Velike Kaniže do Zagreba nije bila određena precizno[16].

Skupina slavonskih posjednika, kojoj je na čelu stajao đakovački biskup Josip Juraj Strossmayer, izradila je predstavku vladaru Franji Josipu I. te mu je predala 1. studenoga 1856. Oni su predložili izgradnju željezničke pruge »vukovarsko-kraljevičke«. Ta pruga imala je zadatak spojiti Dunav kod Vukovara s Jadranskim morem kod Kraljevice ili kod Rijeke, a s druge strane ona bi spajala Dunav s Banatom kod Temišvara. Kod Slankamena trebao se sagraditi most preko Dunava, a postojao je plan izgradnje pobočnih pruga prema Brodu, Sisku, Legradu i Zidanome Mostu te dalje preko Karlovca do Kraljevice ili Rijeke[17].

U izvatku iz zapisnika sjednice Trgovačko-obrtničke komore održane 22. ožujka 1857. vidljivo je to da je bila planirana izgradnja pruge od Kaniže preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba[18].

Godine 1861. postojao je prijedlog da se buduća željeznička pruga Zagreb - Kaniža trasira preko Božjakovine, Vrbovca, Križevaca i Koprivnice[19] Bilo je također drugih zamisli. Na primjer, 1862. postojao je prijedlog da se ta pruga gradi od Kotoribe preko Legrada, Koprivnice, Sokolovca, Križevaca i Božjakovine do Zagreba. S druge strane iz Varaždina su predlagali pružnu trasu Čakovec - Varaždin - Ivanec (ili Lepoglava) - Zaprešić[20].

Namjesničko vijeće u Zagrebu varaždinski prijedlog nije ocijenilo pogodno, ali je ipak ocijenilo da bi se mogla dopustiti izgradnja male pobočne pružne dionice od Čakovca preko Varaždina do Ivanca ili do Lepoglave kojom bi se za potrebe vuče vlakova na željezničkoj pruzi od Budimpešte do Pragerskoga odvozio ugljen iz rudnika u okolici Ivanca. Time je Namjesničko vijeće dio sjeverozapadne Hrvatske prepuštalo gravitacijskim zonama austrijskih i mađarskih željeznica ne riješivši pitanje željezničkog povezivanja Čakovca i Varaždina sa Zagrebom. Željezničku vezu između Velike Kaniže i Zagreba Namjesničko vijeće smatralo je važnom iz dvaju razloga, i to zato što bi omogućila prijevoz robe iz Podunavlja prema Hrvatskom primorju te zato što bi Savu (koja je bila plovna do Siska) povezala s rijekom Dravom (plovnom do Legrada)[21].

Posljednje je obrazloženo sljedećim riječima: »Na Savi obavlja se već više godinah uredno parobrodarstvo, a moći će još tečajem tekuće godine u život stupiti na Dravi. Krajnje točke toga brodarstva jesu Sisak na Savi, a Legrad na Dravi. Sisak i Zagreb biti će još ove godine skopčani sa željeznicom, a gotova je već i osnova za željeznicu iz Zagreba do Karlovca i kad se ova sagradi, približit će se lokomotiva Hervatskom primorju na daljinu od samo 9 do 11 miljah.

Ovim je dakle već označen pravac kojim bi se graditi imala svezna željeznica izmedj iztočne, od Pragergofa u Budim vodeće, pa izmedj one željeznice koj će se tečajem ove godine od Zidanog mosta do Siska prometu otvoriti, a označene su i glavne točke, na kojih bi ta svezna željeznica u savez doći imala sa ostalimi glavnimi sriedstvi velikog prometa tergovačkog, a pogledom na zemljovid lasno se osviedočiti, da je to i najkratji pravac k Primorju hervatskom; to jest, svezna ta željeznica imala bi se graditi od Koturibe na Muri preko Legrada u Zagreb.

[15] STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 158, str. 556.

[16] STULLI, Prijedlozi 1, str. 83; dok. br. 196, str. 628.

[17] Narodne novine, br. 265, Zagreb 17. studeni 1856; STULLI, Prijedlozi 1, str. 86-87, dok. br. 206a, str. 654-657.

[18] STULLI, Prijedlozi 1, dok. br. 211, str. 669.

[19] STULLI, Prijedlozi 1, str. 107, dok. br. 124, str. 518.

[20] STULLI, Prijedlozi 1, str. 116-118; STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 235, str. 95-86; dok. br. 238, str. 98; dok. br. 239, str. 99; dok. br. 239a, str. 99-101.

[21] STULLI, Prijedlozi 1, str. 116.

Kako se onda razglasilo bilo, kad je deržavna južna željeznica predana privatnom družtvu, koje sada njom upravlja, imade evo isto družtvo već i koncesiju za gradjenje svezne željeznice u prenapomenutom pravcu s tom jedinom razlikom, da bi svezna ta željeznica imala od Velike Kaniže izilaziti, kod Dernja Dravu premetnuti i kod Zagreba se spojiti sa željeznicom od Zidanog Mosta u Sisak...

Što se tiče prometa iz dolnje Ugarske, Banata i Slavonije u Štajersku, Korušku i Tirol, netreba dokazivati, da bi željezni put od Legrada preko Koturibe i Čakovca na Maribor mnogo bliži bio nego po Odboru varaždinskom naznačeni put od Siska preko Zagreba, Zaprešića, Varaždina i Čakovca.

Nemože Namiesničko vieće ovo mukom mimoići, da Odbor varaždinski u svojih spisih nigdi nenapominje parobrodarstvo koje će još ove godine uredno započeti ploviti od Osieka do Legrada; a ovo je baš glavna točka, projekt Odbora varaždinskog glede svezne železnice Čakovačko-Zaprešičke pobijajuća... "[22].

Bilo je priloga i varaždinskom zahtjevu jer bi izgradnja pruge preko Koprivnice i Križevaca "iziskivla, ili da se novi kolodvor kod Trnja sazidje, ili pako, da se cieli potez vozovah izpregne pa natraške do kolodvora sadašnjega povuče...«[23].

Jedan od priloga za izgradnju pruge preko Križevaca bila je udaljenost: »Iz Zagreba u Križevac ima 7 miljah, iz Križevaca u Koturibu 5. Legradsko-koturibsko-kanižka željeznica ima 3 ', a knižko-budimska 25 ', a ukupno dakle 41 milju. Po tome bi križevački put za 6 ' miljah kraći bio«[24].

Kao što je prethodno ustanovio B. Stulli, za kaniško-zagrebačku prugu preko Križevaca išlo se s dopunskim razlozima. Jedan od njih je glasio: »Linija željeznička iz Legrada na Koprivnicu, odanle preko Sokolovca na Carovdar i Križevce, otuda izpod sela Cerikraj na Repinec, Gjivan, Vrbovec, Lonjicu, Gračec, Božjakovinu, Dugasela, Sesvete u Zagreb, takova je linija, koja svakovrstnomu zahtievanju odgovara, štono ga može staviti trgovac, gospodar, domorodac i isti poduzetnik. Tko dan danas hoće, da gradi kod nas željeznicu sa svestranom korišću, on mora potražiti onakve okolice, koja u sebi imadu klicu budućnosti, zemlje onakve, koje mogu pružiti hrane, kakove treba toli živahna žila, kao što je željeznica; nove zemlje, novi puci, nove okolice, novi izvori, novi savezi... Željeznica koja bi se od Legrada preko Križevacah vodila u Zagreb, prosjekla bi našu domovinu u sredini i pošla bi baš samim plodnimi, žitom, sjenom, drvi i vinom bogatimi okolicami...«[25].

Iz zapisnika skupštine Županije požeške od 26. veljače 1862. vidljivo je to da je postojao prijedlog za izgradnju pruge dolinom rijeke Drave preko Koprivnice, Virovitice, Valpova i Osijeka do Vukovara[26].

Hrvatski ban Josip Šokčević 2. kolovoza 1862. dao je razaslati poziv za bansku konferenciju o željezničkome pitanju u Hrvatskoj, naglasivši »da se sva pitanja o željeznicah u Horvatskoj i Slavoniji u cielosti svojoj zrelo pretresu«. U tu svrhu je dana 20. kolovoza 1862. sazvao u Zagrebu poseban zbor. Na spomenutu konferenciju bili su pozvani župani svih sedam županija, predstavnici gradova Zagreba, Karlovca, Rijeke, Bakra, Varaždina, Koprivnice, Križevaca, Osijeka i Požege te još neki sudionici. Na konferenciji je sudjelovalo ukupno 39 sudionika[27].

Što se tiče sjeverozapadne Hrvatske, težište je bilo na prijedlogu da se sagradi pruga Čakovec - Varaždin - Lepoglava uz produljivanje do Zaprešića. Također je postojao prijedlog iz Križevaca da se pruga Budim - Velika Kaniža - Čakovec - Pragersko iz Kotoribe preko Legrada, Koprivnice i Križevaca spoji sa Zagrebom[28].

U dopisu Hrvatske dvorske kancelarije austrijskom ministarstvu rata od 15. veljače 1863. zahtijeva se dozvola za trasiranje pruge od Drave preko Legrada, Koprivnice i Križevaca do Zagreba kao najkraća veza kroz područje gdje nema terenskih teškoća. Navodi se da »nakon otvaranja parobrodarstva na Dravi do Legrada, nakon što će na proljeće 1863. god. biti otvorena pruga od Kotoribe do Kakonje kod Legrada...došao je čas da se ostvari i predložena pruga do Zagreba«.[29] Iste godine u mjesecu srpnju Županija križevačka podnijela je sličan zahtjev Ivanu Mažuraniću, hrvatskomu dvorskom kancelaru u Beču[30].

---

22 STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 243, str. 108-111.

23 Pozor, br. 5, Zagreb 8. siječnja 1862; STULLI, Prijedlozi 1, str. 117.

24 Pozor, br. 19, Zagreb 24. siječanj 1862; STULLI, Prijedlozi 1, str. 117-118.

25 Pozor br. 5, Zagreb 8. siječnja 1862; STULLI, Prijedlozi 1, str. 118.

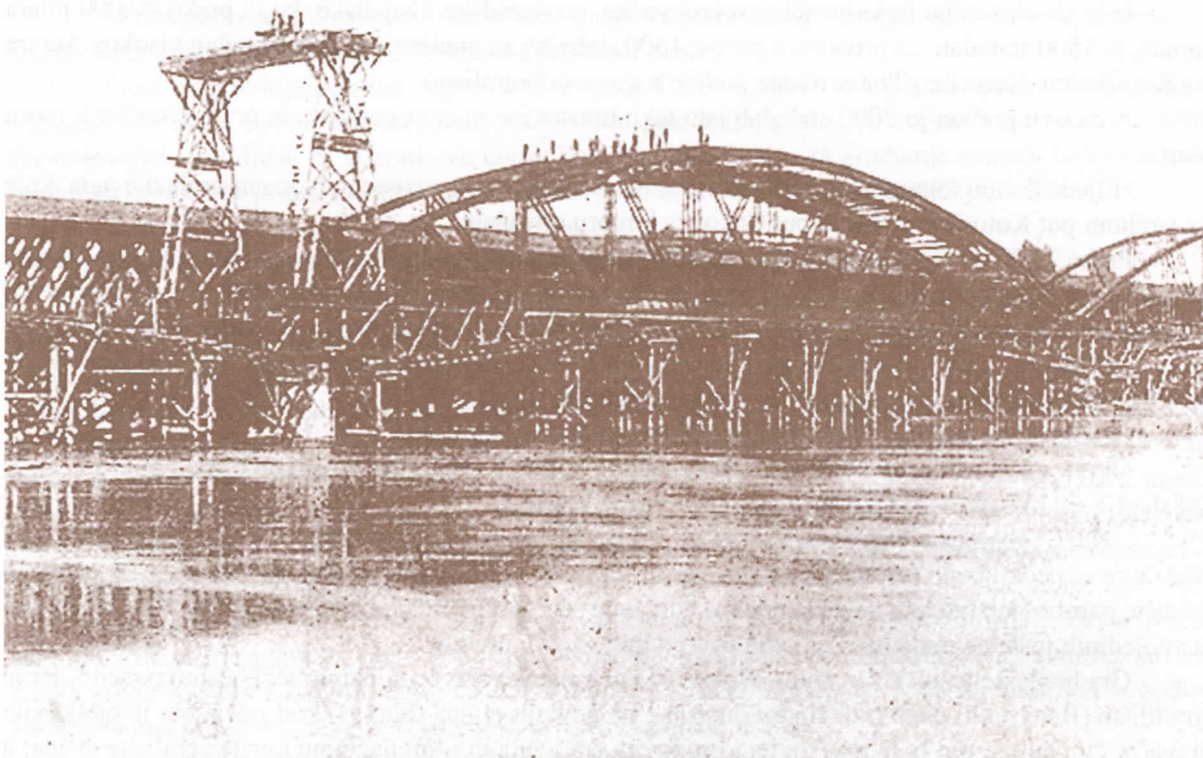
26 Bernard STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, Sv. 2, (dalje: Stulli, Prijedlozi 2), Zagreb 1975, str. 102.

27 STULLI, Prijedlozi 1, str. 129; STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 269, str. 166.

28 STULLI, Prijedlozi 1, str. 147; STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 358, str. 304-306,;dok. 426, str. 398; dok. br. 436-437, str. 410-411.

29 STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 358, str. 305.

30 STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 426, str. 398.



Zamjena drvenog mosta preko Drave kod Botova čeličnim mostom godine 1892. (Prometni muzej Budimpešta)

Za poznavanje značenja planova željezničkoga povezivanja Zagreba s dolinom Drave osobito je važan dopis poglavarstva grada Koprivnice poslan 21. veljače 186.2. Lj. Vukotinoviću, velikomu županu Županije križevačke, koji je u ime gradskoga suca potpisao gradski čelnik Janko Demetrović. U dopisu između ostaloga piše: »Tako će željeznica ne samo glede plodinah, obrta i trgovine zemlji koristiti, već će također osigurati poduzetnike glede uloženih glavnicah.

Polag navedenih anda bi se našoj zemlji potriebita željeznica imala graditi od jur gotove željezničke pruge u Kotoribi na Legrad, Koprivnicu, Sokolovac, Križevce, Božjakovinu i Zagreb, ovdje takovu spojiti sa skoro gotovim nasipom željeznice do Siska, a od ovuda preko Karlovca k moru.

Daljina pruge od Pešte do Zagreba bi bila 41 milju, nu potezom od Kotoribe do Pešte dužinom 29 miljah se jur obći, i tako bi se imala 12 miljah daljina jošte graditi.

Ova pruga neima mjesnih težkoćah, a prorezala bi plodne prediele Hrvatske i spojila bi obćenje sa plodnom Podravinom ne samo Hrvatske već i Slavonije.

Grad ovaj je sriedotočje trgovine, i stečište plodinah za civilnu i vojnu Podravinu. Na svakogodišnjih ovdješnjih 18 sajmovah prodaje se tu do 10.000 komadah rogate marve, do 1200 komadah konjah, do 12.000 komadah krmakah. Naročito pako jest tečajem minuvše posljednje godine do 500 komadah volovah za Trst, a 1000 komadah za Beč; krmakah pako do 3000 komadah za Austriju i gornju Štajersku na otih sajmovah prodato.

Potom promeće se ovdje u plodnoj okolici satnijah Virjanske, Gjurgjevačke, Novigradske i Peteranske; mjestah zatim civilnih Bukovec, Ludbreg, Otok, Selnica, Gjelekovec i Rasinja priraslih do 100.000 vaganah kuruze, 100.000 vaganah različita žita, medj kojem se osobito odlikuje proizvod kuruze bukovečke, otočke, selničke i gjelekovačke, pšenice ivanečke i obsjega gradskog ulice Bregi, kade u posljednjem mjestu na godinu do 15.000 vaganah pšenice prirodi, koja svojom kakvoćom neznatno ustupljuje banatskoj. Pčelarstvo u ovom gradu, obližnjoj Vojnoj granici i civilu daje svake godine u promjet 4-6000 centih meda.

Bližnje graničarske a i civilne šume proizvode po prijeko svaku godinu 40.000-50.000 centa šišakah, te se isti proizvod od ovuda promeće, a čim bi postaja železnička ovdje bila, to bi se iz šumah susiedne Slavonije (okolice terezovačke i virovitičke) takodjer više nego pet putah toliko ovuda odpravljalo.

Iz lugovah satnije farkaševačke, sokolovačke, novigradske i kapelske, kojih preko 40.000 jutara imade, je 1500 stabalah za privatne trgovce, 1500 stabalah za gradjenje ladjah na račun visokog Aerara na Koprivnicu, Kotoribu, Trst prošaste godine k moru odpremljeno.

A na ovu godinu je 3000 stabalah isto tako hrastovine opet pogodjeno, te će se takodjer k moru slati.

Hiljade kolnih tovarah u graničarskih i slavonskih šumah proizvedenih dugah prolazi ovuda, koje se stranom put Kotoribe, stranom put Čakovca k moru odvažahu.

Preko 2,000.000 francezkih dugah za strane trgovce je odpremljeno Dravom i Dunavom (na Teteny) i od ovuda željeznicom na Trst, a da se prugom predloženom k moru staviti uzmognu, bi vozarina na pol jeftinija bila. A čim se obćenje otvori bit će i inih šumskih proizvodah, koji se sada nit nenapominju.

Prilično dobre vune svake godine obližnja granica i ovoj medjašnje gospodčije slavonske do 2.000 centih na godinu izvode, koja se ovuda odpravlja.

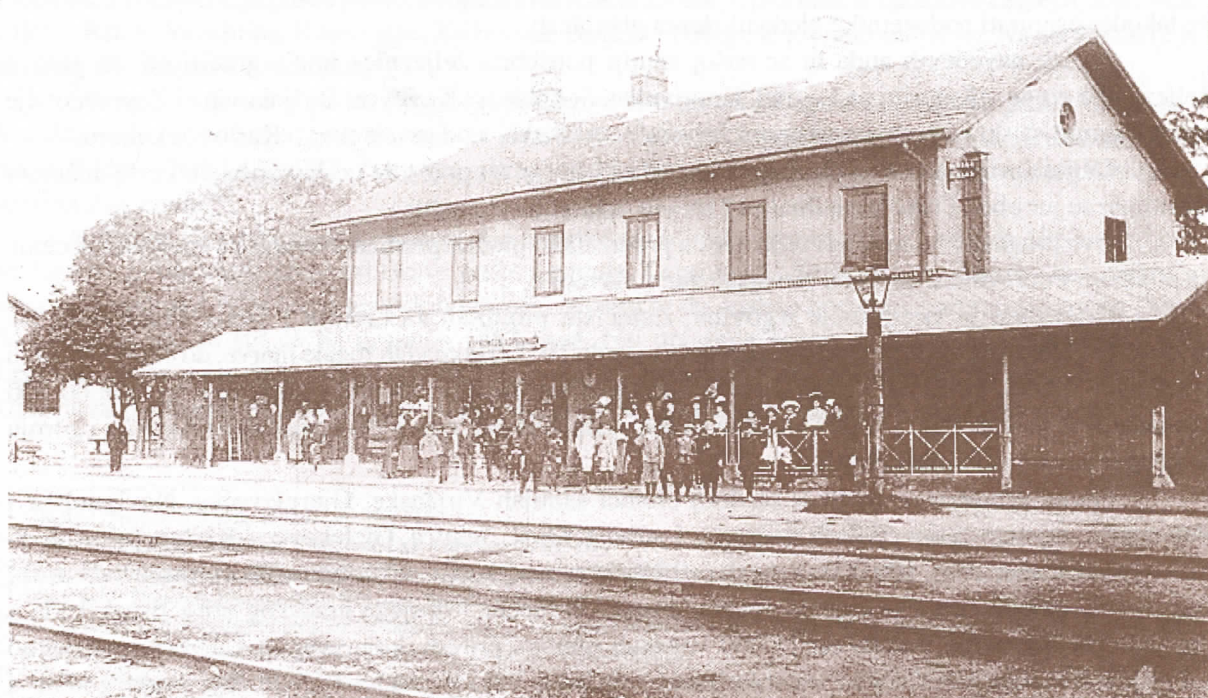
Grad ovaj sa okolicom dobavlja do 50.000 centih različite robe.

Okolica ova rabi preko 100.000 centih soli, da se ova jevtinim privozom od mora privaža bi za 2/00 slaglja sol bila, te bi se tako siromaški puk i time koristio.

Navedeni podatci iskazuju nesamo, da je željeznica i postaja željeznička u ovom gradu potriebita, već da će se nedvojbeno i izplatiti, a to tim sigurnije, što će sve veći biti teret za odvoz, jer će se jošte ovo godište parobrodarstvo na Dravi započeti, a i državna slavonska cesta od ovuda do medje Slavonije će se na pojedinih jošte negradjenih komadih ove godine sasvim urediti.

Gradjenje željeznice čez kotar ovog grada nije nikakovim zemljištnim težkoćam izvršeno, jer je gradilište (Baugrund) cielom dužinom poprieko na površju crnica (humus) pod površjem je pjeskovita ilovača, čim dublje tim bolje peskovita i prudovita bez vrutkah i tim načinom čvrsta zemljišta svuda; a nije cielim potezom čez obsjeg grada nigdi pogibelj, da gradilište igde ili ponori ili obroni, a tako rekuć je svigdi i ravna ravnica.

Drnjanski pašnjaci i korito Drave u daljini 1-2 miljah imadu pruda neizmjernu množinu, a i u ovogradskom i obližnjem graničarskom kotaru imade jur stranom otvorenih stranom neotvorenih prudištah u Draganovcu, Petrovcu, potoku jagnjedovačkom i kamenici za gradjevnu potabu u daljini 2/4-3/4 milje do mjestah kuda se po svoj prilici nasip željeznice graditi bi imao.



Prvotna zgrada kolodvora Koprivnica snimljena godine 1908. (Muzej grada Koprivnice)

Svi obližni napomenutih jur graničarskih satnijah lugovi imadu u izobilju potriebita gradjevna drva u daljini od povući se imajuće železničke pruge 1-4 miljah, a na mjestah i bliže, potom je cielim potezom vode dobiti, a isto tako i drvah loživih.

U Draganovcu 1/2 milje od namišljene pruge železničke je takodjer uglevja, koje će svakako traženo biti, čim će se takovo za željeznicu upotriebiti moći.

Grad ovaj uvidja u korist železnice i stoga je i Zastupničtvo ovog grada pripravno bezplatno odstupiti sva svoja obćinska zemljišta za železnicu potriebita, potezom, kojim će se takova graditi, razumievajuć i zemljište za udarati svu ciglu, koja bude potrjebita za gradjenje stanjah kolodvora, nu izim toga obriče sve primierne žrtve doprinieti za pospiešiti i uskoriti ovo gradjenje...«[31].

Ostvarivanje prve željezničke veze grada Zagreba i doline rijeke Drave

Željeznice su se od Budimpešte širile u sve dijelove Mađarske[32]. Gyékényes je železničku vezu s Peštom dobio 1865, a 1868. s Barcsom, pa je bilo pitanje vremena kada će pruga preko Drave i Koprivnice prijeći prema moru. Nakon sklapanja Austro-ugarske nagodbe 1867. Mađari su željeli sagraditi svoju vezu s Jadranom. Usporedno su se rasplamsale i rasprave oko buduće pružne trase koja bi tzv. kanišku ili žakanjsku železnicu povezivala sa Zagrebom. Nakon mnogobrojnih rasprava i prijedloga iskristalizirala su se uglavnom tri konkurentna smjera, i to ili od Čakovca preko Varaždina i Zagorja krenuti prema Zaprešiću i Zagrebu, ili od Nagykanizse, Murakeresztura, Kotoribe, Koprivnice i Križevaca do Zagreba ili pak od Zákánya i Drnja preko Koprivnice i Križevaca do Zagreba. Pritom je posljednja pružna trasa imala najpogodnije prirodne značajke[33].

Zemljani radovi na izgradnji prve pruge koja će povezivati Zagreb i dolinu rijeke Drave počeli su 1868. Pružna trasa bila je veliko radilište na kojemu je radilo od pet stotina do tisuću radnika na dan. Cijela pruga Zákány - Zagreb duga 103,074 kilometra bila je sagrađena za 18 mjeseci. Prvih godina iskorištavanja pruge otvoreno je stajalište koje je dobilo naziv Drnje[34].

Preko rijeke Drave bio je sagrađen most dugačak 516 metara kao najveća građevina na pruzi. Zbog hitnosti most je bio izveden kao jednokolosiječni, stajao je na riječnim i obalnim stupovima, a konstrukcija mu je bila od drva. To je bila velika zapreka za uspostavu bržega i većega prometa. Svaki vlak koji je prelazio preko toga mosta bio je u pogibelji da se sruši u Dravu. U voznome listu uvijek je stajala naredba: »Dráva hidon lassan haladni« (Po dravskome mostu vozi polagano.). Drvena konstrukcija mosta bila je sagrađena iz najsolidnijih hrastovih greda, pa je kod njegova demontiranja država dobila svu silu novca. Putnički i teretni vlakovi kretali su se preko mosta maksimalnom brzinom od 10 kilometara na sat[35]. Na potoku Gliboki također je bio sagrađen jedan manji most.

Pruga je bila otvorena 5. siječnja 1870. godine i time je bilo riješeno pitanje željezničkoga povezivanja Zagreba s dolinom rijeke Drave[36]. U međuvremenu je počela izgradnja željezničke pruge između Zagreba i Rijeke, koja je trajala od 1869. do 1873.godine[37]. Otvaranjem te prometnice pridana je nova važnost ranijem povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time postao željezničko čvorište u koje su se stjecale pruge iz panonskoga, jadranskoga, podunavskoga i alpskog prostora. Južni kolodvor u Zagrebu (današnji Zagreb Zapadni kolodvor), koji je bio sagrađen 1862, u novim uvjetima postao je premalen za narasle prometne potrebe. Zato je bilo odlučeno da se sagradi novi Zagreb Državni kolodvor (današnji Zagreb Glavni kolodvor), koji je za promet otvoren 1892.godine[38].

---

31 STULLI, Prijedlozi 2, dok. br. 239a, str. 99-101.

32 Josip GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Razvitak željeznica u Hrvatskoj do 1918. godine, Građenje, organizacija i financijalni odnosi, Zagreb 1952; Jaroslav ŠIDAK, Mirjana GROSS, Igor KARAMAN, Dragovan ŠEPIĆ, Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914, Zagreb 1968, str. 125-128.

33 Helena BUNIJEVAC, Povijesni osvrt na prugu Zagreb - Dugo Selo - Koprivnica - Botovo, Sto trideset godina koprivničke pruge, Zagreb 1999, 5-9; B. STULLI, Prijedlozi i projekti željezničkih pruga u Hrvatskoj 1825-1863, n. dj., Sv. 1, str. 56, 60, 107, 116, 118, 129, 386, 518 i 669; Sv. 2, str. 9, 37, 99, 100, 102, 104, 166, 195, 196, 200, 240, 305 i 398, Zagreb 1975.

34 D. FELETAR, Historijsko-geografsko značenje pruga, str. 12-14; H. BUNIJEVAC, Povijesni osvrt na prugu Zagreb - Dugo Selo - Koprivnica - Botovo, str. 5-10.

35 J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Razvitak željeznica, str. 153-154.

36 D. FELETAR, Historijsko-geografsko značenje pruga, 14-17; H. BUNIJEVAC, Povijesni osvrt, 10-11.

37 Nikola CRNKOVIĆ, 125 godina riječke željeznice, Državni arhiv u Rijeci - 125 godina riječke željeznice, Rijeka 1998, str. 6-7.

38 Helena BUNIJEVAC, Tako je počelo, 1892-1992 - 100 godina zagrebačkog Glavnog kolodvora, Zagreb 1992, str. 12-18.



Željeznički kolodvor Varaždin prilikom otvaranja pruge Čakovec - Zaprešić

Promet na željezničkoj pruzi od Zagreba prema Budimpešti tekao je usporeno jer nije postojala jedinstvena uprava. Pružna dionica od Budimpešte preko Nagykanizse do Zákánya bila je u vlasništvu austrijskoga Društva južnih željeznica, a pružna dionica od Zákánya do Zagreba u vlasništvu Mađarskih državnih željeznica. Bilo je logično to da je Mađarska željela upravljati cijelom prugom. Zbog toga je Mađarske državne željeznice 1882. sagradile novu državnu prugu od Budimpešte preko Kaposvára do Gyékényesa, a 1884. spoj od Gyékényesa do Drnja na Dravi ostvarivši time izravnu vezu od Budimpešte preko Drnja do Rijeke[39]. Veza te pruge prema istočnoj Podravini bila je ostvarena 1912, a veza s Varaždinom tek 1937[40].

Godine 1888. počeo se graditi novi most na Dravi s dva kolosijeka, od kojih je jedan povezivao kolodvore Botovo i Gyékényes, a drugi kolodvore Botovo i Zákány. Novi most na Dravi bio je otvoren 15. studenoga 1894. Bio je sagrađen od željeza, a sastojao se od triju otvora širokih po 95,5 m i od pet otvora po 41 metar. Jak potres godine 1880. rasklimao je postajne zgrade na pruzi, pa su morale biti srušene[41]. Sasvim drugačije stanje u prometu nastupilo je nakon završetka I. svjetskog rata i razgraničenja Hrvatske s Mađarskom[42].

Željeznička veza Međimurja preko doline rijeke Drave kod Varaždina i Zagorja do Zagreba

Kada je 1854. godine bio donesen plan izgradnje željezničke mreže za Austrijsku carevinu, spominjala se izgradnja pruge Velika Kaniža - Maribor, odnosno pružna dionica Kotoriba - Čakovec - Središće[43]. Varaždinci su poveli akciju kako bi i Varaždin bio obuhvaćen odvojkom na željezničku

39 D. FELETAR, Historijsko-geografsko značenje pruga, 14-17; H. BUNIJEVAC, Povijesni osvrt, 10-11.

40 Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Gradnja podravske pruge, Podravski zbornik, br. 21, Koprivnica 1995, str. 51-53.

41 J. GORNIČIĆ-BRDOVAČKI, Razvitak željeznica, 154.

42 Hrvoje PETRIĆ, Općina i župa Drnje, Drnje 2000.

43 STULLI, Prijedlozi 1, str. 83; dok. br. 196, str. 628.

magistralu Beč - Trst. Predložili su liniju Velika Kaniža - Kotoriba - Prelog - Varaždin - Zavrežje (Saurić) - Ankenstein - Maribor, a poduprli su ih Trgovačka komora u Zagrebu i Gospodarsko društvo Hrvatske i Slavonije[44].

Spomenuta pružna dionica oko Čakovca počela se graditi 1858,[45] a bila je dovršena do 29. listopada 1859. te je na njoj bila obavljena prva pokusna vožnja[46]. Za javni promet službeno je otvorena 24. travnja 1860. godine[47]

Varaždinci su se uporno borili za izgradnju zagorske željeznice koja bi Varaždin povezala sa Zagrebom[48]. Taj proces počeo je 1861.[49], a da se ostvari bilo je potrebno četvrt stoljeća. Odluka o izgradnji zagorske željeznice bila je donesena nakon seljačkih nemira godine 1883. godine[50]. Veliki župan varaždinski i vladin povjerenik Ognjeslav Utješenović Ostrožinski ozbiljno se založio za izgradnju pruge između Varaždina i Zaprešića[51]. Godine 1884. Ugarsko-hrvatski sabor donio je odluku o izgradnji »Čakovečko-zagrebačke (zagorske) željeznice mjesnoga interesa«. Uvjeti za izgradnju prugu i za njezino iskorištavanje morali su se ostvarivati prema ugarskom zakonu o vicinalnim željeznicama. Izgradnja pruge trajala je od 1885. do 1886. Dio pruge bio je otvoren u mjesecu rujnu, a ostatak u prosincu 1886[52]. Tako je došlo do izgradnje druge veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave.

Vozni red na zagorskoj željeznici
od 1. lipnja 1892.

I. Odlazak vlakova iz Varaždina:

U Zagreb: 8 sati 24 časa u jutro; 5 sati 10 časa poslie podne.

U Čakovac: 3 sata 54 časova u jutro; 10 sati 49 časa prije podne; 3 sata 22 časa poslie podne; 9 sati na večer.

U Ivanec-Golubovac: 8 sati 10 časova u jutro; 5 sati 25 časova poslie podne.

II. Dolazak vlakova u Varaždin:

Iz Zagreba: 10 sati 24 časa prije podne; 8 sati 44 časova na večer.

Iz Čakovca: 7 sati 21 čas u jutro; 12 sati 12 časova o podne; 4 sata 45 časova poslie podne; 10 sati 51 čas u noći.

Iz Ivanca-Golubovca: 7 sati 40 časova u jutro; 4 sata 55 časova poslje podne.

Svi vlakovi dolaze i odlaze po srednjo europejskom vremenu.

Vozni red zagorske željeznice iz 1892. godine

44 STULLI, Prijedlozi 1, str. 84, dok. br. 200, str. 633-634.

45 Narodne novine, br. 247, Zagreb 28. listopada 1858, str. 680; Stulli, Prijedlozi 1, str. 97.

46 STULLI, Prijedlozi 1, str. 97.

47 Narodne novine, br. 112, Zagreb 14. svibnja 1860; J. JENKO, Ob stoletnici proge Pragersko-Kotoriba (-Velika Kaniža-Budimpešta), Kronika, god. VII, br. 3, Ljubljana 1959, str. 168-174; STULLI, Prijedlozi 1, str. 97.

48 Rudolf HORVAT, Povijest grada Varaždina, Varaždin 1993, str. 394-396.

49 Vlatka FILIPČIĆ, Gradnja pruga u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1918. godine, Acta historico-oeconomica, br. 22, Zagreb 1995, str. 96-99.

50 Bernard STULLI, Varaždinska regija u željezničkom sustavu Hrvatske (1825-1918), str. 30.

51 Mira KOLAR-DIMITRIJEVIĆ, Akcija velikoga župana Ognjeslava Utješinovića Ostrožinskoga na ekonomskom unapređivanju Varaždinske županije, Acta historico-oeconomica, br. 19, Zagreb 1992, str. 77.

52 Bernard STULLI, Željezničko pitanje u sjeverozapadnoj Hrvatskoj do 1941. godine, Varaždinski zbornik 1181-1981, Varaždin 1983, str. 290; Isti tekst je objavljen i u: 100 godina željezničke pruge Zaprešić-Varaždin-Čakovec-Zabok-Krapina, Varaždin 1986, str. 15.

Zaključak

Od prvoga prijedloga riječkog trgovca Andrije L. Adamića za izgradnju pruge iz mjeseca prosinca 1825. do izgradnje prve željezničke veze između grada Zagreba preko Križevaca i Koprivnice te rijeke Drave do Budimpešte godine 1870. prošlo je 45 godina. Ubrzo je slijedilo otvaranje druge željezničke veze grada Zagreba s dolinom rijeke Drave preko Zaboka do Varaždina i Čakovca godine 1886. Otvaranjem tih dviju željezničkih prometnica dano je novo značenje prometnomu povezivanju Zagreba s dolinom rijeke Drave. Zagreb je time postao željezničko čvorište u kojemu su se stjecale pruge iz panonskoga, jadranskoga, podunavskoga i alpskog prostora.

Na prvi pogled činilo se da su ta dva smjera konkurentska, no oni su povezivali dva različita dijela doline Zagreba. Prvi smjer željezničkom prugom sa Zagrebom je povezao kalničko Prigorje i koprivničku Podravinu, a drugi Zagorje, Varaždinštinu i Međimurje. Oba smjera vezala su se za šire željezničke mreže, a najvažnije od svega bilo je povezivanje grada Zagreba preko doline rijeke Drave s Budimpeštom. Time je bio otvoren put bržemu razvoju Zagreba te njegovoj industrijalizaciji i daljnjoj modernizaciji.

Summary

Railway Connection between Zagreb and the Valley of the Drava River in the 19th Century

The article analyses the issue of introducing railway connection between the city of Zagreb and the valley of the Drava River mainly according to published but insufficiently used sources edited by Bernard Stulli and according to bibliography. The author is trying to put the issue of introducing railway connection between the city of Zagreb and the valley of the Drava River into general framework of ongoing processes at the Pannonian area in the 19th century. The article analyses the path from the first proposal for construction of a railway line put forward by Andrija L. Adamić, a tradesman from Rijeka, in December 1825, several other proposals, to the eventual construction of the first railway line from Zagreb via Križevci, Koprivnica, the Drava River to Budapest in 1870 as well as its further development. Attention is also focused on planning and opening of the second railway line between the city of Zagreb and the valley of the Drava River via Zabok to Varaždin and Čakovec in 1886. Opening of these two railway lines gave new importance to traffic connection between Zagreb and the valley of the Drava River. This made Zagreb the railway junction of Pannonian, Adriatic, Danube-region and Alpine area. Both lines were attached to broader railway networks and connecting the city of Zagreb via the valley of the Drava River to Budapest was the most important.

Mr. sc. **Željko Holjevac**
Institut društvenih znanosti »Ivo Pilar«
Zagreb

UDK 070:656.21 (497.5 Zagreb) “1862”
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Hrvatski tisak o dolasku željeznice u Zagreb 1. listopada 1862. godine

Sažetak

Autor iznosi prve, razmjerno skromne, vijesti u hrvatskome tisku o dolasku željeznice u Zagreb 1. listopada 1862. godine. Dojmovi su se pomalo razlikovali od novina do novina, što je ovisilo o političkim ili drugim stajalištima različitih uredništava. Opaske iznesene u novinama uglavnom su se kretale u rasponu od ocjena o početku »nove ere« u gospodarskome i društvenom životu zemlje do otvorenih kritika zbog izostanka primjerene javne valorizacije cijeloga događaja.

[…] Zagrebčani moći će u jutro još kod kuće
svoju kavu piti pa će u Beču u 9 satih večerati.

(*Narodne novine*, 77/XXVIII, Zagreb, 1. listopada 1862)

Ključne riječi: hrvatski tisak, povijest željeznice, Zagreb
Key words: Croatian newspapers, railway history , Zagreb

I.

Otvaranje željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak i dolazak prvoga vlaka u Zagreb 1. listopada 1862. godine bili su događaji posebno važni za razvoj gospodarstva i prometa u ondašnjoj civilnoj Hrvatskoj i Slavoniji u sklopu podunavske austrijske carevine[1]. Stoga može biti više nego zanimljivo znati što je o tome ostalo zabilježeno u ondašnjemu hrvatskom tisku. U tu svrhu analizirane su neke važnije novine, uglavnom one koje su tada izlazile u Zagrebu, i to *Agramer Zeitung*, *Gospodarski list*, *Narodne novine*, *Pozor*, *Naše gore list* i *Zagrebački katolički list*. Budući da je nakon puštanja u promet željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak bila na redu izgradnja pruge Zagreb - Karlovac (dovršena 1865), o dolasku prvoga vlaka u Zagreb pisao je i list *Glasonoša*, koji je izlazio u Karlovcu, pa su u obzir uzete i te novine. Zanimale su nas samo prve novinske vijesti ili reakcije na dolazak željeznice u Zagreb, jer one više ili manje odražavaju autentičan doživljaj toga događaja u zagrebačkoj i užoj hrvatskoj javnosti[1]. Možebitnim kasnijim tiskovnim osvrtima i raščlambama nismo se posebno bavili, premda ne dvojimo da i to može biti tema za posebnu raspravu.

---

1 Hrvatska u to doba nije bila jedinstvena, nego je bila podijeljena na povijesne pokrajine. Njihov ustroj i politički položaj pod habsburškom krunom bio je medusobno različit. Građanska Hrvatska i Slavonija pod upravom Hrvatskoga sabora i bana bila je dio ugarskih »zemalja krune sv. Stjepana«, a sastojala se od šest županija, i to Zagrebačke, Varaždinske, Križevačke, Požeške, Virovitičke i Srijemske (Vukovar). Hrvatsko-slavonska Vojna krajina bila je pod izravnom upravom ninistarstva rata u Beču, a sastojala se od 11 pukovnija, i to Ličke (Gospić), Otočke, Ogulinske, Slunjske, Prve banske (Glina), Druge banske (Petrinja), Varaždinsko-križevačke, Varaždinsko-đurđevačke, Gradiške, Brodske (Vinkovci) i Petrovaradinske. Dalmacija i Istra bile su posebne pokrajine, odvojene od Hrvatske i Slavonije, a riječki kotar je kao predmet hrvatsko-mađarskoga spora nakon Hrvatsko-ugarske nagodbe godine 1868. bio pretvoren u posebno područje koje je bilo podređeno ugarskoj vladi. (O prilikama u hrvatskim zemljama na pragu 1860-ih godina vidi: Jaroslav Šidak - Mirjana Gross - Igor Karaman - Dragovan Šepić, Povijest hrvatskog naroda g. 1860-1914., Zagreb 1968, 3-12).

2 Pregledali smo i dvoje novine koje su tada izlazile u Zadru, Glasnik dalmatinski i Il Nazionale, ali u njima nismo uočili nikakve vijesti o dolasku prvog vlaka u Zagreb, barem ne u prvim listopadskim brojevima tih novina. Očito je taj događaj bio zanimljiv u prvom redu samo zagrebačkim listovima, a vjerojatno su razlogom izostanka odgovarajuće obavijesti bile i političke prilike, jer je Glasnik dalmatinski bio pod nadzorom pokrajinske vlade u Zadru, dok je Il Nazionale (s prilogom Narodni list na hrvatskom jeziku) kao preporodno glasilo dalmatinskih narodnjaka 1862. tek počeo izlaziti.

— (Željeznica.) Sinoć je sila svieta povrvila u ovdašnji kolodvor, da dočeka željeznička kola dolazeća iz Zidanoga-Mosta; Zagrebčani, ljudi dobre ćudi, nadali su se za ovaj dan kojekakovu veselju, dapače i balu u sjajno razsvietljenoj strieljani, ali kad tamo nije ni kolodvor razsvietljen bio, dapače ni željeznička kola, te su mnogi putnici od objesti morali u tmini putovati. Nam nije do veselja i radosti, koje je zagrebačko zastupničtvo ovaj dan prirediti hotjelo, jer možemo i bez njega biti, ali nemožemo da pregorimo nemarnost, kojom se odlikuju ovdašnji organi južnoga željezničkoga družtva, pa bi željeli, da se tomu na kraj stane. Ono je n. pr. pravo ruglo, kakvim je jezikom pisan prvi ovdašnji oglas željezničkoga ravnateljstva; toga rugla nebi dobre volje podnosio nijedan narod, osim našega.

Obavijest o dolasku željeznice objavljena u Pozoru (Obzor) (2. listopad 1862)

Prvu željezničku prugu uopće hrvatske zemlje dobile su 24. travnja 1860. Tada je bila puštena u promet željeznička pruga Velika Kaniža (Nagykanizsa) - Pragersko kao odvojak magistralne pruge Beč - Trst. Ukupno 41 kilometar te pruge prolazio je kroz Međimurje[3]. Premda je Međimurje već 1861. bilo pripojeno Ugarskoj, ipak je to bila prva hrvatska pruga. Inače glavna dionica spomenute pruge Beč - Trst od Beča do Celja za promet bila je otvorena 1846. Godine 1849. pruga je preko Zidanoga Mosta bila spojena s Ljubljanom, a 1857. bila je produljena do Trsta. Zahvaljujući tomu Zagreb je u jesen 1862. preko Zidanoga Mosta dobio željezničku vezu s Ljubljanom i Bečom odnosno s Trstom[4].

Prve vijesti u ondašnjemu hrvatskom tisku o prvome zviždku parne lokomotive i o ulasku prve željezničke kompozicije na zagrebački Južni kolodvor[5] u srijedu 1. listopada 1862. razmjerno su skromne. Ovisno tome kakva su bila politička ili druga stajališta različitih uredništava, dojmovi su se pomalo razlikovali od novina do novina. Iznesene opaske uglavnom su se kretale u rasponu od ocjena da je u gospodarskom i društvenom životu zemlje počela »nova era« do otvorenih kritika zbog toga što je izostala primjerena javna valorizacija cijeloga događaja.

II.

O »novoj eri« u vezi s dolaskom željeznice u Zagreb pisao je *Agramer Zeitung*, zagrebačke novine koje su izlazile na njemačkome jeziku. Tako je prva vijest u tim novinama o prvome vlaku u Zagrebu naslovljena »Eine neue Ära«, a bila je objavljena u petak 3. listopada 1862, dakle dva dana poslije. *Agramer Zeitung* bio je list umjerene orijentacije, pa je i ocjena koju je donio bila pomalo esejistička:

---

3 Ivo Goldstein (ur.), Kronologija: Hrvatska - Europa - svijet. Politička i vojna povijest - religija - književnost - likovne umjetnosti - znanost i tehnički razvoj - glazba - film - sport, Zagreb 1996, 1860. g.

4 Usp. Igor Karaman, Industrijalizacija građanske Hrvatske 1800-1941., Zagreb 1991, 92.

5 Južni kolodvor (današnji Zagreb Zapadni kolodvor) sagradilo je austrijsko Društvo južnih željeznica, koje je također sagradilo prugu Zidani most - Zagreb - Sisak. Današnji Zagreb Glavni kolodvor sagradile su Mađarske državne željeznice. One su godine 1873. sagradile prugu Budimpešta - Zagreb - Rijeka. (Vidi: Dragutin Pavličević, »Franjo Josip u Zagrebu 1895. godine - spaljivanje mađarske zastave i suđenje hrvatskim sveučilištarcima«, u: Mirko Mađor (gl. ur.), Hrvatski djaci pred sudom, pretisak, Zagreb 1995, s. p.).

Trojedna kraljevina.

— Sila svieta sgèrnula se na kolodvoru, a još više na južnom šetalištu, odakle je onamo toli krasan vidik, i ti svi niekom napetosti očekuju pèrvi željeznički vlak (train), kojim se otvara naša željno izgledana željeznica. Bez svake ine svečanosti došao je i odmah će u Sisak. Ako za ništa drugo, mi se ovoj željezničkoj prugi zato radujemo, što ćemo biti u bèrzoj svezi s inim glavnim miestima. Milo je čovieku, kad čuje, da je jučer ravnatelj željeznice došao iz Siska u Zagreb u tri četvèrta sata prevalivši daljinu od 7 miljah; a Zagrebčani moći će u jutro još kod kuće svoju kavu piti pa će u Beču u 9 satih večerati. Koliko opažamo, svietinja je nezadovoljna, što nije makar grad, kad družtvo nehtiede, priredio kakovu svečanost za otvorenje pèrve hèrvatske željeznice!

Kratka vijest o dolasku željeznice u Zagreb (Narodne novine od 1. listopada 1862.)

Slijedom raznovrsnih dodirnih točaka, koje se moraju oblikovati neposrednom željezničkom vezom sa susjednim pokrajinama, a preko njih i s udaljenim zemljama i državama, nema sumnje da će se i političko-socijalni pogledi i ideje pojedinih naroda u užoj međusobnoj razmjeni izbistriti, pomiriti, sjediniti; općenito će duhovni promet, tako važan čimbenik društvenog života, u novoj željezničkoj liniji naći moćnoga posrednika; mnoge predrasude, koje još vladaju među narodima, bilo srodnima bilo sprijateljenima stoljećima dugim zajedničkim životom, pomalo će nestajati; iznova je učinjen korak bliže postignuću uzvišene svrhe, koju je providnost u jednostavnim ali silnim crtama naznačila ljudskom društvu, a sastoji se u tome da ono u što je moguće većoj mjeri dostigne materijalnu i duhovnu dobrobit[6].

Gospodarski list, glasilo Hrvatsko-slavonskoga gospodarskog društva (utemeljenoga 1841), u četvrtak 2. listopada 1862. donio je uglavnom samo osnovne obavijesti o vožnji vlaka na novoj željezničkoj pruzi, prema voznom redu koji je još koncem rujna 1862. objavilo željezničko ravnateljstvo:

Iz Zagreba 1. Listopada. (Željeznica.). Danas je stigao prvi redoviti podvoz prvom hrvatskom željeznicom iz Zidanoge[7] mosta preko Zagreba u Sisak. Tim se započela redovita vožnja bez ikakve svečanosti. Vlak (train) će krenuti iz Zidanoga mosta u 4 sata 25 min.[uta] poslije podne, stignut će u Zagreb u 6 satih 59 min.[uta], a u Sisak u 8 satih 45 min.[uta] u večer. Odlazit će pako dnevice[8] iz Siska

6 Agramer Zeitung, 227/XXXVII, Agram [Zagreb], 3. Oktober 1862. Njemački izvornik: «In Folge der mannigfachen Berührungspunkte, die sich aus der unmittelbaren Bahnverbindung mit den benachbarten Provinzen, und durch diese mit den weiter entfernten Ländern und Staaten bilden müssen, werden unzweifelhaft auch die politisch-sozialen Anschauungen und Ideen der einzelnen Bevölkerungen zum engeren gegenseitigen Austauche gelangen, sich klären, versöhnen, einigen; im Allgemeinen wird der geistige Verkehr, der ein so wesentlicher Faktor des sozialen Lebens ist, in den neuen Eisenbahnlinie einen mächtigen Vermittler finden; manche Vorurtheile, welche unter den stammverwandten oder durch Jahrhunderte langes Zusammenleben befreundeten Völkern noch immer obwolten werden nach und nach schwinden; zur Erreichung der erhabenen Zweckes, den die Vorsehung der menschlichen Gesellschaft in einfachen und dennoch riesigen Zügen vorgezeichnet, und der darin besteht, das möglichst höchste Maß materielen und geistigen Wohlseins zu erreichen, ist abermals um einen Schritt nächer gerückt worden.».

7 Tj. Zidanoga.

8 Tj. svaki dan.

jutrom u 6 satih 30 min.[uta], u Zagreb će doći u 8 satih, a u Zidani most u 10 satih 50 min.[uta] prije podne. Tko se bude vozio u Trst, stić će tamo isti dan u 8 satih 12 min.[uta] u večer; tko zaputi u Beč, a odveze se brzovlakom (Eilzug), stić će tamo u 9 satih 54 min.[uta] u večer; tko se pako vozio bude običnim podvozom (Postzug)[9], doć će u Beč stoprv sutra dan u 5 satih 17 min.[uta]. Svakako je sada moguće prevaliti put iz Zagreba u Beč za 14 satih, nu samo brzovlakom, koji ide samo utorkom, četvrtkom i subotom[10].

Dakle, vlak je svaki dan vozio prugom Zidani Most - Zagreb - Sisak otpremajući putnike i poštu, ali nije postojala izravna linija ni prema Trstu ni prema Beču, nego je trebalo presjedati u Zidanome Mostu.

Izvješće u Gajevim *Narodnim novinama*, objavljeno u četvrtak 2. listopada 1862, znatno je življe, opis je romansiraniji, a ocjena je kritičnija:

Sinoć u 7 i četvèrt satih prispie pèrvi put parovoz iz Zidanoga mosta. Velika sila svieta bijaše se sakupila u našemu kolodvoru, da bude sviedok pèrvoga koračaja, koj nas željeznom vezom sa ostalim svietom spaja. Al kad tamo, nemalo se začudismo, jer sve to vèrvi i tèrči u krasnoj jesenskoj t m i c i, koju je blied miesec kadkada iznad raztèrganih oblakah reko bi niekako turobno osvietljavao. »Zar tu neima jošte ni lampah?« pita jedan drugoga. Dakako, da ima, samo da neima jošte ni ulja ni fotogena. A to je dakle što drugo!

Parovoz se približi; ognjenim svojim očima gleda ponosito nestèrpljiva poniešto i nezadovoljna lica - sve ide, da vidi, je-li bi moguće bilo opaziti kojega poznanca ostavivšega austrijski Beč ali pojadranski Tèrst; nu tu opet nezgode! u vagonima vlada d u b o k a t m i c a - divno to znamenje prosviete, što nam ju od zapada donese pèrvi parovoz, - samo u vagonu pèrvog reda[11] goriela je melankoličkim svietlom čedna lampica! Za boga, kako to? zaviknuše mnogi, ta nevidiš ni vratah od vagonah? - Razidjosmo se a parovoz odleti želeći nam lakoničkim glasom: «l a h k u n o ć»[12].

Zagrebački *Pozor* (poslije *Obzor*), sigurno jedan od najuglednijih listova u povijesti hrvatskoga novinstva, pisao je u četvrtak 2. listopada 1862. slično:

Sinoć je sila svieta povrvila u ovdašnji kolodvor, da dočeka željeznička kola dolazeća iz Zidanoga-Mosta; Zagrebčani, ljudi dobre ćudi, nadali su se za ovaj dan kojekakovu veselju, dapače i balu u sjajno razsvietljenoj strieljani; ali kad tamo nije ni kolodvor razsvietljen bio, dapače ni željeznička kola, te su mnogi putnici od objesti[13] morali u tmini putovati. Nam nije do veselja i radosti, koje je zagrebačko zastupničtvo ovaj dan prirediti hotjelo, jer možemo i bez njega biti, ali nemožemo da pregorimo nemarnost, kojom se odlikuju ovdašnji organi južnoga željezničkoga družtva, pa bi željeli, da se tomu na kraj stane[14].

U to doba izlazile su u Zagrebu novine koje su se nazivale *Naše gore list*. U nedjelju 5. listopada 1862. godine u tome listu bila je objavljena prva vijest o željeznici u Zagrebu. To izvješće znatno se razlikuje od navedenih obavijesti o istoj stvari u *Narodnim novinama* i *Pozoru*, i to ne samo sadržajno i po ugođaju, nego i kronološki:

Svečanost, kojom je željeznica »Steinbrück - Siseka«[15] (!) otvorena, bijaše 1. listopada ujutro. U 8 satih dojuri parovoz prvim vlakom u Zagreb. Kad se kod savskog mosta opazio dim, reče iza mene jedan od naše zagrebačke gospode »dort kommt der Zug«[16] i sbilja ga evo hrlećeg, a za čas po sried nepokrivena kolodvora. Sva, na tisuće sakupljena svjetina umukne, a lokomotiva pozdravi nazočne sa

9 Postzug = poštanski vlak.

10 Gospodarski list, 40/X, Zagreb, 2. listopada 1862.

11 Tj. prvog razreda.

12 Narodne novine, 78/XXVIII, Zagreb, 2. listopada 1862.

13 Tj. rijetki putnici.

14 Pozor, 226/III, Zagreb, 2. listopada 1862.

15 Tj. »Zidani most - Sisak«

16 Tj. »tamo dolazi vlak«

hrapavim svojim fučkom. U toj tišini skoči Conducteur[17] sa prvih kolah u dvorište i otvori kratkim govorom prvi vlak pod »Betriebs-Direktiom«[18] veleć «Agram, 15 Minuten Aufenthalt[19]. Urnebesni »Živio« bi samo bio smutio onu dostojanstvenu tišinu, za kojom je sliedio žamor putnikah i čekajućih »Grüss Dich Gott! Bleibst in Zagreb«[20] ili »Auf die Seite, meine Herren«[21] itd. za četvrt sata ostavi nas »train« put Zidanoga mosta, a tiha kišica proprati Zagrebčane u grad[22].

Dakle, neimenovani dopisnik *Naše gore lista* tvrdi ni manje ni više da je prvi vlak stigao u Zagreb 1. listopada 1862. u osam sati ujutro na putu iz Siska prema Zidanom Mostu! Budući da druge novine ili uopće ne navode točno vrijeme dolaska, ili pak izrijekom navode da je to bilo 1. listopada 1862. navečer, taj podatak ne može biti sasvim točan. Osim toga sve ili gotovo sve novine izravno ili neizravno navode da je prvi vlak stigao iz Zidanoga Mosta u Zagreb i dalje u Sisak, a ne obrnuto, što je i logično s obzirom na to da je pruga Zidani Most - Zagreb - Sisak bila građena i otvorena kao priključak na prugu Beč - Trst preko Zidanoga Mosta. Teško je povjerovati da bi izvjestitelji *Narodnih novina* i *Pozora*, vodećih dnevnih listova koji su prve vijesti o dolasku prvoga vlaka u Zagreb objavili već sljedeći dan, tj. neposredno iza samoga događaja, bili manje precizni od dopisnika *Naše gore lista*, tiskovine koja se o čitavome događaju prvi put oglašava nekoliko dana poslije. Iz gornjega opisa jasno se vidi da je vlak na svome putu od Siska do Zidanoga Mosta stajao u Zagrebu i primio putnike, što se nikako ne bi moglo zaključiti iz prethodnih opisa u *Narodnim novinama* i u *Pozoru*. To se sigurno događalo sljedećih dana, ali ne bi se baš moglo sa punom sigurnošću tvrditi da je to bio slučaj već pri prvom dolasku prvoga vlaka uopće, barem ne na način i u ozračju koje čitateljima dočarava dopisnik *Naše gore lista*.

Opis zapravo odgovara izvješću Kraljevskog namjesničkog vijeća u Zagrebu Hrvatskoj dvorskoj kancelariji u Beču od 2. listopada 1862. Konstatirajući da je «novo sagradjena železnica izmedj zidanog mosta i Siska *danas* (podcrtao Ž. H.) javnom prometu otvorena», Vijeće navodi i ovo: «Pèrvi povoz za putnike i terete krenuvši iz Siska u 6 ' satih dospio je u Zagreb odmah poslie 8 i otidje u pol devet satih naprama zidanomu mostu»[23]. Miroslava Despot u odgovarajućoj bilješci objašnjava da se izraz «danas» u tom izvješću odnosi na 1. listopada 1862. Međutim, izvješće je datirano: «U Zagrebu 2. listopada 1862.»![24] Uz mogućnost postojanja određenih kretanja na pruzi i prije njezine predaje javnoj uporabi u pravom smislu te riječi, ne može se sasvim odbaciti niti mogućnost da je opis u *Naše gore listu* bio nečiji naknadni pokušaj ublažavanja kritike[25] izrečene u *Narodnim novinama* i *Pozoru* i to pomoću prikaza atmosfere prvoga slijedećeg dana kada se već počeo ustaljivati redovan promet na pruzi (a to je svakako bilo od 2. listopada 1862. na dalje). Opis sam po sebi vjerojatno odgovara istini, samo je - slučajno ili namjerno - krivo datiran[26].

Uz mogućnost tiskarske pogrješke, ne može se sasvim odbaciti ni mogućnost da je to bio nečiji naknadni pokušaj ublažavanja kritike izrečene u *Narodnim novinama* i *Pozoru*, i to pomoću prikaza atmosfere prvih sljedećih dana kada se na pruzi već počeo ustaljivati redovit promet. Opis sam po sebi vjerojatno odgovara istini, samo je, slučajno ili namjerno, datiran krivo.

List *Glasonoša*, koji je izlazio u Karlovcu, imao je poseban prilog *Posao i promet*, pa je već u srijedu 1. listopada 1862, na dan puštanja u promet željezničke pruge, u tome prilogu pisao o otvorenju »**kolomije** o d Z i d a n o g a M o s t a d o S i s k a«[27]. Ocjenu toga događaja donio je pak u srijedu 8. listopada 1862, dakle tjedan dana poslije, među drugim vijestima, a pisao je ovako:

17 Tj. kondukter

18 Riječ je o prometnome uredu.

19 Tj. »Zagreb, stojimo 15 minuta«.

20 Tj. »Slava Ti, Bože! Ostaješ li u Zagrebu?«

21 Tj. »Na stranu, moja gospodo«

22 Naše gore list, 28/II, Zagreb, 5. listopada 1862.

23 Vidi: Miroslava Despot, Industrija građanske Hrvatske 1860-1873., Zagreb 1970, 64-66.

24 Isto.

25 U prilog tome išao bi i dio rečenice: «Urnebesni 'Živio' bi samo bio smutio onu dostojanstvenu tišinu...».

26 Ne možemo na ovom mjestu dalje raspravljati o tom pitanju, jer bi to iziskivalo njegovo temeljitije proučavanje, a to ipak nije ni svrha ni cilj ovoga priloga. Iznesenim problematiziranjem želimo samo upozoriti na činjenicu da neki detalji mogu ponekad čak i istraživača odvesti u krivom smjeru. Uvažavajući u cjelini navode drugih autora u ovom zborniku, ne tvrdimo da je gledište izneseno u ovom prilogu sasvim ispravno, ali ipak pridržavamo sumnju u neke postavke s kojima smo se ovdje suočili.

27 Glasonoša, 79/II, Karlovac, 1. listopada 1862.

Prva željeznička pruga, štono teče hrvatskim zemljištem (izuzam dakako n a š e Medjumurje, koje bi njeki ljudi silom boga htjeli pomagjariti) otvorena je bez ikakovih svečanostih. Kao što će vam biti znano, željezničko družtvo nehtjede, da se ma kakove svečanosti prirede - jer nije Zagreb toga zaslužio. Ovo je poruga, kakove grad Zagreb nije zavriedio, nu kojoj se mi Hrvati u obće nemožemo izvinuti, jer naši narodni neprijatelji zbilja prihvaćaju svaku i najmanju sgodu, da nam pokažu koliko nas mrze. Nu doći će, ako bog da, te će i pred našim pragom sunce sinuti. A ta mržnja tudjinacah nije ništa nova kod nas, te nemožemo nego odvratiti šilo za ognjilo[28].

Činjenicu da je otvorenje prve doista prave hrvatske željezničke pruge prošlo prilično nezapaženo, *Glasonoša* je komentirao jako oštro. I dok je *Pozorov* novinar izostanak primjerene javne valorizacije cijeloga događaja pripisao pukoj željezničarskoj nemarnosti, *Glasonošin* novinar u tome je vidio političku pozadinu. Treba imati na umu da su to bile prve godine nakon iskustava s austrijskim neoapsolutističkim režimom tijekom 1850-ih godina[29], a željezničku prugu Zidani Most - Zagreb - Sisak sagradilo je upravo austrijsko željezničko poduzeće (Društvo južnih željeznica). Austrijanci i poslije Mađari pruge po Hrvatskoj gradili su vodeći se u prvome redu vlastitom korišću, pa je teško oteti se dojmu da je tu doista bila riječ o pravome kolonijalnom odnosu prema Hrvatskoj, premda su i Hrvati na dugi rok mogli računati na korist od tih pruga. *Glasonoša* stoga ne poriče prvu željezničku prugu kao takvu, nego samo u pitanje dovodi opravdanost načina na koji je ona predana u javnu uporabu.

Zanimljivo je da je kritičkim opaskama »povodom otvorenja prve hrvatske željeznice« bio prožet čak i *Zagrebački katolički list*, glasilo Zagrebačke nadbiskupije, koji je o tome događaju prvi put pisao u četvrtak 16. listopada 1862, tj. puna dva tjedna nakon puštanja u promet željezničke pruge Zidani Most - Zagreb - Sisak. Crkvene krugove nisu toliko mučile pojedinosti koje su kritički apostrofirali pojedini svjetovni listovi, ali im je zato zasmetalo nešto drugo:

Kod otvorenja prve naše željeznice neugodno nas je dirnulo, što je ona obćenitoj porabi predana bez svake crkvene posvete, bez molitve i blagoslova. Tako se po drugih kršćanskih zemljah nove željezničke pruge neotvaraju; a to je sasvim proti ćudi našega naroda, koj svakomu svojemu važnijemu djelu doziva svoj »pomoz' Bog« a za svaku novu sgradu, ili novi podhvat traži blagoslov crkve. Bog oprostio, što je bez naše krivnje propušteno, pa nam bio milostiv, da ta naša prva željeznica i ako je svoj tečaj bez blagoslova započela, neostane ipak bez blagoslova za milu našu domovinu[30].

III

U zaključku može se primijetiti to da je ondašnji hrvatski tisak bio itekako svjestan važnosti dolaska željeznice u Zagreb, premda su prve novinske vijesti o tome bile skromne, ponegdje i sasvim šture. Posebno su bile zapažene brže mogućnosti putovanja. Tako su *Narodne novine* s neskrivenim ushitom pisale o tome da će Zagrepčani sada moći doručkovati u Zagrebu, a večerati u Beču! Ta slikovita opaska nipošto nije bila slučajna. U zemlji gdje je još tridesetak godina prije bio potreban cijeli dan da bi se kočijom iz nedalekoga Karlovca stiglo u Zagreb, stići u udaljeni Beč za 14 ili više sati bilo je skoro nepojmljivo. Kritičke primjedbe u dijelu novina o izostanku javnih manifestacija koje bi činu puštanja u promet prve doista prave hrvatske željezničke pruge dale osobit svečani ton, samo potvrđuju duboku svijest u ondašnjoj hrvatskoj javnosti o značenju i prednostima željeznice kojom se i mi danas, 140 godina poslije, još u velikoj mjeri služimo i kanimo služiti.

---

28 Isto, 81/II, Karlovac, 8. listopada 1862.

29 Razdoblje austrijskog neoapsolutizma, koji se popularno naziva Bachovim apsolutizmom (prema austrijskom ministru unutarnjih poslova Alexanderu Bachu), od 1851. do 1859. bilo je vrijeme modernizacijskih reformi iz Beča, ali i vrijeme germanizacije i političke neslobode. (Više o tome: Mirjana Gross, *Počeci moderne Hrvatske. Neopasolutizam u Hrvatskoj i Slavoniji 1850-1860.*, Zagreb 1985.).

30 *Zagrebački katolički list*, 42/XIII, Zagreb, 16. listopada 1862.

Summary

Croatian Newspapers about the First Train in Zagreb on October, 1862

The author deals with the first - although predominantly modest - news and comments concerning the first train in Zagreb on October 1, 1862 in Croatian newspapers of that time. In some measure this impressions were different from newspaper to newspaper because of either political or any other point of view of their editor-in-chiefs. Therefore, the comments were ranged from meaning about the beginning of the «new age» in economic and social life of the country to open criticism caused by full absence of the appropriate public celebration of this event.

Prof. **Helena Bunijevac**
Hrvatski željeznički muzej, Zagreb

UDK 656.2: 069 (497.5)
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Razvoj i djelovanje Hrvatskoga željezničkog muzeja

Sažetak

Hrvatski željeznički muzej (HŽM) utemeljen je prije jedanaest godina u Zagrebu kao dio Hrvatskih željeznica. Premda se razvija unutar poduzeća koje ga je osnovalo, HŽM je, kao i druge hrvatske muzejske i galerijske ustanove, uveden u evidenciju Muzejskoga dokumentacijskog centra u Zagrebu te u Očevidnik muzejskih ustanova u Hrvatskoj. HŽM je prevladao početnu razvojnu fazu, ali njegov intenzivniji kvalitativan napredak sprječava to što je novčana potpora za restauriranje i konzerviranje muzejske građe nedostatna, kao i to što se na potencijalnome izložbenom prostoru još uvijek obavlja proizvodna djelatnost. Iz tih razloga preoblikovanje toga prostora za potrebe muzejske djelatnosti za sada nije moguće.

Ključne riječi: osnivanje Hrvatskoga željezničkog muzeja; potencijalni izložbeni prostor; fundus potencijalne izložbene građe; raritetno vrijedna željeznička vozila; hitna zaštita muzejske građe

Key words: founding of the Croatian Railway Museum; potential exhibition area; holdings of the potential exhibition materials; valuable rare railway vehicles; urgent protection of museum materials

Uvod

Željeznički sustav u Hrvatskoj ima tradiciju dugu 142 godine. Zato i ne začuđuju višekratna nastojanja oko toga da se u Zagrebu osnuje muzejska ustanova koja bi se sustavno i organizirano bavila prikupljanjem, zaštitom, stručnom obradbom i vrednovanjem te višeznačnim predstavljanjem željezničke povijesti i vrednota, prije svega tehničke provenijencije. Prve inicijative za osnivanje željezničkoga muzeja pojavile su se još godine 1966. Tada je željeznička uprava u Zagrebu donijęla odluku o tome da se pri Tehničkome muzeju Zagreb osnuje željeznički odjel. No, Tehnički muzej Zagreb u to doba nije imao stručnoga osoblja ni prostornih preduvjeta potrebnih za osnivanje novoga odjela, pa je ta odluka ostala neostvarena.

U to vrijeme u bivšoj Zajednici jugoslavenskih željeznica u sklopu dvaju željezničkih prijevoznih poduzeća već su djelovali muzeji, i to željeznički muzej u Beogradu, koji je bio utemeljen godine 1946, i željeznički muzej u Ljubljani, koji je bio utemeljen godine 1961. Ta činjenica poticala je zagovornike ideje o muzeju na to da i dalje uporno iznose zahtjeve za utemeljivanje željezničkoga muzeja u Zagrebu. Zato je dvadeset godina poslije, 27. ožujka 1986, poslovodstvo ondašnjega Željezničkoga transportnog poduzeća Zagreb ponovno donijelo odluku o osnivanju željezničkoga muzeja, i to u sklopu matične kuće. No, ni taj drugi pokušaj nije bio ostvaren.

Sve to nije obeshrabrilo zagovornike osnivanja željezničkoga muzeja u Zagrebu, pa su oni početkom devedesetih godina 20. stoljeća u javnosti nastupili kao Inicijativni odbor za osnivanje željezničkoga muzeja. Njegovi članovi bili su vrsni hrvatski stručnjaci iz područja muzeologije, arhitekture, graditeljstva i željeznice, a predvodio ih je najveći hrvatski stručnjak iz muzeološkoga područja, sada već pokojni prof. dr. Antun Bauer. Na prigodnim tribinama, u pisanim osvrtima i živom riječju pred mjerodavnim ustanovama i tijelima oni su širinom stručnih argumenata i vlastitim visokim profesionalnim statusom dokazivali potrebu da se sačuva bogata tehničko-tehnološka baština željeznice u Hrvatskoj. To je konačno 19. ožujka 1991. dovelo do utemeljivanja Hrvatskoga željezničkog muzeja u Zagrebu, koji i u današnje vrijeme djeluje u sklopu Hrvatskih željeznica.

Povijesno obilježen prostor željezničkih radionica idealan je za prihvat muzejskih postava

Prema osnivačkoj odluci, HŽM-ove zadaće jesu skupljanje, čuvanje, zaštita, stručna obradba i odgovarajuće izložbeno predstavljanje vozila, strojeva, uređaja, dokumentarističke građe i svih drugih muzeološki obilježenih predmeta vezanih uz nastanak i razvoj željezničkoga sustava u Hrvatskoj. Odlučeno je da muzej od samoga početka fizički djeluje u sklopu Tvornice željezničkih vozila *Gredelj* zbog raspoloživosti većega prostora koji je pogodan za skupljanje muzejske građe, ali i radi konačnoga HŽM-ova smještaja i oblikovanja njegova izložbenog postava u *Gredeljevim* radioničkim halama, koje su inače rijetko sačuvani rezervat industrijske arheologije u Europi.

Radionički kompleks današnjega TŽV-a *Gredelj* počeo se graditi nakon godine 1892, a svojoj svrsi služi od 1894. Prema mišljenju mjerodavnih stručnjaka, muzealaca, povjesničara i konzervatora, stilsko-graditeljske značajke prvih *Gredeljevih* radionica odražavaju elemente rane industrijske arhitekture s kraja 19. i početka 20. stoljeća, u kojoj su se primjenjivala ondašnja suvremena graditeljska rješenja kao što su drvena i čelična rešetkasta konstrukcija, osvjetljavanje radnoga prostora preko krovnih površina, krovište u obliku svojevrsnih nabora te pročelja izvedena na karakterističan način. Prve *Gredeljeve* radionice jesu također bogato nalazište izvorne industrijske opreme, od koje se dio i u današnje vrijeme rabi u proizvodnji, a dio čini gotovu muzejsku građu.

Višestruka obilježenost tih radionica pretvara dio kompleksa TŽV-a *Gredelj* u jedinstven i neponovljiv spomenik tehničko-tehnološke baštine s kraja 19. stoljeća. Muzejska struka odmah je prepoznala te vrijednosti pa je predložila da se proizvodnja iz toga muzeološki obilježenoga radioničkog prostora premjesti na drugu lokaciju, da se stručno vrednuje njegov najvrjedniji dio te da HŽM upravo u tome prostoru počne razvijati izložbeni postav. Osim što može prihvatiti statični muzejski postav, taj prostor dopušta i višeslojan razvoj muzeja u smjeru "živoga" muzeja, a time i njegovo uključivanje u turističku ponudu grada Zagreba.

Bogat fundus potencijalne izložbene građe

U proteklih jedanaest godina HŽM-ova djelovanja samo dva njegova zaposlenika uspjela su, u skladu s radnim i financijskim mogućnostima unutar Hrvatskih željeznica, ostvariti tek dio zadaća koje su u osnivačkome dokumentu predviđene za ostvarivanje na dulji rok. Cijelo vrijeme intenzivno su skupljali građu, i to uglavnom preuzimanjem iz HŽ-ovih organizacijskih jedinica na temelju postupaka redovitog otpisa te iz donacija pojedinaca, a tek sporadično otkupom ili zamjenom s drugim muzejskim ustanovama.



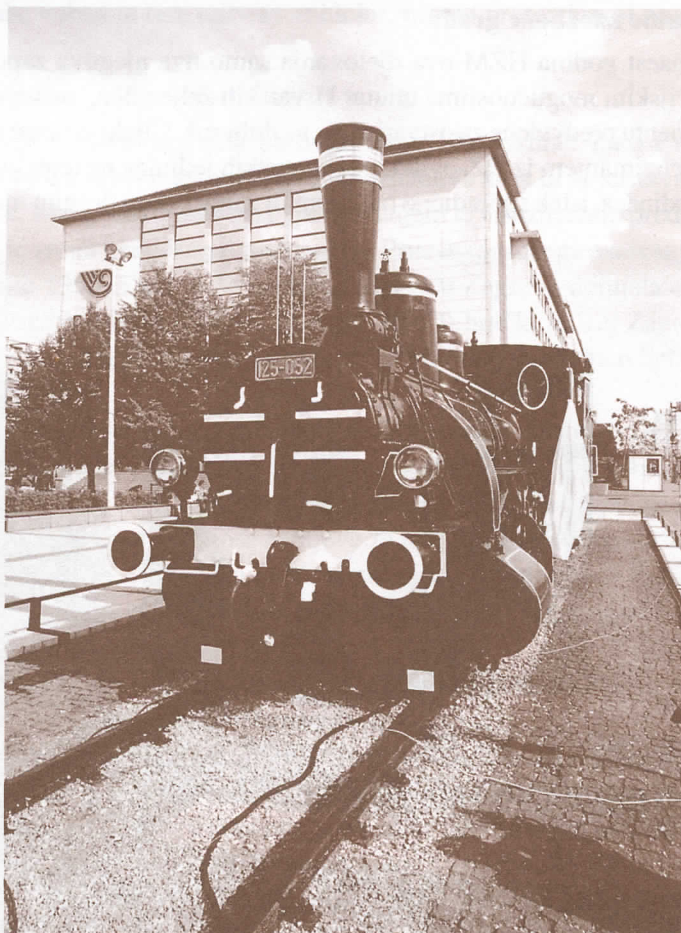
Izložba u povodu 130. obljetnice pruge Zagreb-Dugo Selo-Koprivnica-Zakany koju je godine 1999. HŽM postavio u Gradskom muzeju u Koprivnici (snimio Dragutin Staničić).

Slijedom toga u HŽM-ovu fundusu u današnje vrijeme se nalazi 35 parnih lokomotiva, dvije dizelske i jedna električna lokomotiva, pet pružnih vozila, 22 vagona, tri snježne ralice te različiti strojevi, uređaji i oprema. U HŽM-ovoj inventarskoj knjizi za područje željezničkih vozila, uređaja i opreme sada je upisano gotovo 500 stavaka, što je lijep broj potencijalnih izložaka. No, teškoća je u tome što se zbog nedostatka novca kod osnivača djelomična preventivna zaštita provodi sporadično i to tek na malome dijelu prikupljene građe. Tako je u proteklih jedanaest godina restaurirano osam parnih lokomotiva, i to dvije lokomotive serije JŽ 22, spomen-lokomotiva 125-052 koja je postavljena na Zagreb Glavnom kolodvoru, spomen-lokomotiva 51-032 koja je postavljena u kolodvoru Rijeka, spomen-lokomotiva 11-061 koja je postavljena u kolodvoru Knin, spomen-lokomotiva 51-060 koja je postavljena u Ogulinu, spomen-lokomotiva 51-136 postavljena u kolodvoru Virovitica i spomen-lokomotiva 22-101 postavljena u kolodvoru Sisak.

Od tehničke dokumentacije s područja željezničkoga prometa, željezničkih vozila, pruga i pružnih postrojenja, električnih postrojenja te s područja građevina, kao i s područja službenih i zaposleničkih osobnih isprava evidentirano je 2.500 primjerka. Interna knjižnica sadržava 1.600 naslova knjiga, brošura, glasila, pravilnika i stručnih priručnika, a fototeka 4.700 fotografija.

Raritetno vrijedna željeznička vozila

Najzanimljivije izloške nedvojbeno čine parne lokomotive. HŽM je sačuvao 35 parnih lokomotiva 13 različitih serija, i to JŽ-ove serije 11, 22, 33, 50, 51, 62, 116, 125, 152, 146, 207, 835 i 83. Od toga broja 15 lokomotiva postavljeno je kao spomenici u kolodvorskim kompleksima diljem Hrvatske, a ostale se nalaze u HŽM-ovu depou ili se čuvaju u željezničkim organizacijskim jedinicama. Od lokomotiva postavljenih u sklopu kolodvorskih kompleksa najbrojnije su lokomotive serije JŽ 51. Ima ih devet, a postavljene su na kolodvorima u Pakracu, Osijeku, Rijeci, Bjelovaru, Ivancu, Vinkovcima, Virovitici, Varaždinu i Ogulinu. Po jedna parna lokomotiva postavljena je također na kolodvorima u Kninu (serija



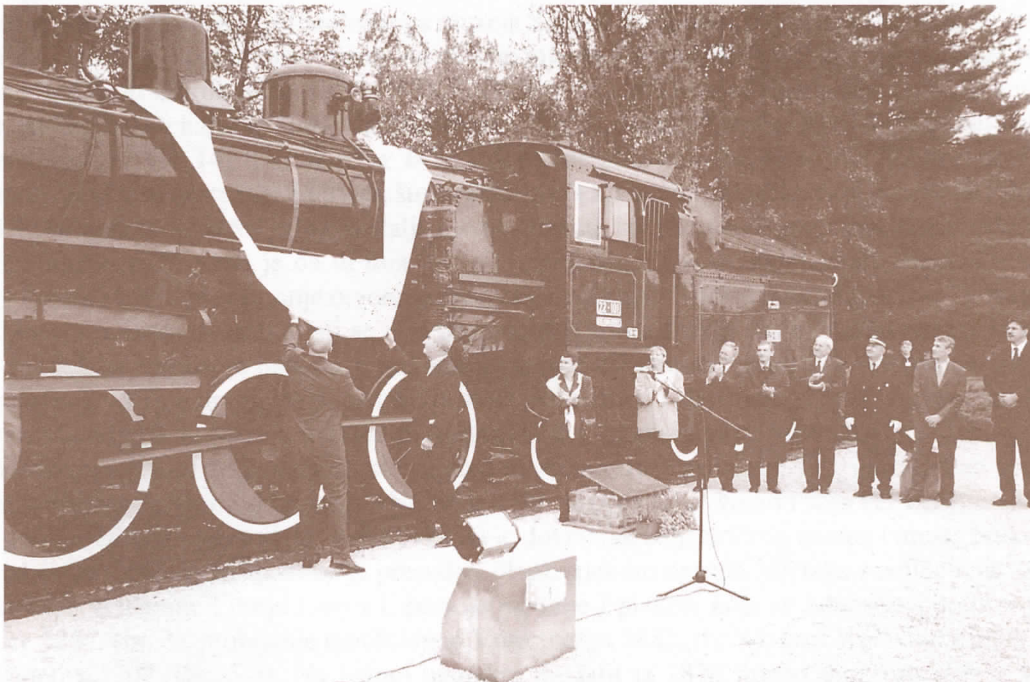
Parna lokomotiva oznake 125-052 stara 108 godina najstariji je HŽM-ov izložak. Godine 1992. ta lokomotiva postavljena je kao spomenik na Zagreb Glavnom kolodvoru (snimio Dragutin Staničić).

JŽ 11), u Sisku (serija JŽ 22), u Gračacu (serija JŽ 62), na Zagreb Glavnom kolodvoru (serija JŽ 125), u Puli (serija JŽ 835) i u Pločama (serija JŽ 83). Zbirka parnih lokomotiva vrijedna je, ima svoje raritete, ali joj nedostaju primjerci lokomotiva još nekih serija koje su bile karakteristične za parni vučni park na hrvatskim prostorima.

Kao raritetne izloške iz HŽM-ova fundusa valja izdvojiti nekoliko željezničkih vozila. To je prije svega lokomotiva oznake 125-052, popularno nazvana *Katica*, sagrađena 1894. u Tvornici Mađarskih državnih željeznica u Budimpešti. Sa svojih 108 godina to je najstarija lokomotiva sačuvana u Hrvatskoj i kao takva postavljena je godine 1992. na plato ispred Zagreb Glavnog kolodvora. Druga po starosti u HŽM-ovu fundusa jest lokomotiva oznake 116-037. Sagrađena je 1904. u Tvornici lokomotiva *Sigl* u Bečkome Novome Mjestu u Austriji, gdje su lokomotive te serije bile građene od 1902. do 1920, i to uglavnom za potrebe prigradskoga prijevoza oko Beča. Ukupno je bila sagrađena 161 lokomotiva te serije, a do danas sačuvane su svega četiri, među kojima je i lokomotiva iz HŽM-ova fundusa. Veliku vrijednost imaju i dva troosovinska tendera (lokomotivska spremnika za vodu i ugljen) oznake 800-471 iz godine 1893. te tender oznake 33-096, koji se odlikuje posebnom, tzv. kutijastom konstrukcijom. Taj tender sagrađen je godine 1942. u Tvornici strojeva i željezničkih vozila u Berlinu, a izvedba mu je bila prilagođena za ratne lokomotive serije DRB 52. Svojom veličinom i snagom impresionira i pružna parna dizalica oznake 990-015, koja je godine 1940. sagrađena u Budimpešti. Ima šest osovina, teška je 90 tona, a nosivost joj je 45 tona.

Višeznačno djelovanje u javnosti

Svih proteklih godina HŽM je kontakte s javnošću ostvarivao preko tematskih izložaba postavljanih u prostorima gradskih knjižnica, muzejskih i galerijskih ustanova diljem Hrvatske te u željezničkim prostorima u kolodvorima i u službenim zgradama. Postavljanjem izložaba, održavanjem prigodnih predavanja te tiskanjem monografija i brošura bile su obilježavane najvažnije obljetnice iz željezničke povijesti u Hrvatskoj. Nizom stručnih obradaba publiciranih u željezničkim glasilima (u mjesečniku *Željezničar*, putnoj reviji Hrvatskih željeznica *EuroCity* i stručnome časopisu *ITHŽ-u*) te u drugim dnevnim i stručnim časopisima široj javnosti kontinuirano je bila predstavljana bogata željeznička povijest i njezina tehnička i graditeljska baština. Ista izobrazbena svrha bila je postizana sudjelovanjem u mnogobrojnim radijskim i televizijskim emisijama s prilozima o željezničkoj povijesti i HŽM-ovu djelovanju, kao i višekratnim održavanjem prigodnih predavanja te sudjelovanjem u muzeološkim aktivnostima priređivanima na razini grada Zagreba i Muzejskoga dokumentacijskog centra.



Na završnoj svečanosti obilježavanja 140.obljetnice željezničke pruge Zidani Most-Zagreb-Sisak, 5. listopada 2002. godine, bila je otkrivena i obnovljena parna spomen-lokomotiva oznake 22-101 koja je godine 1985. postavljene u kolodvoru Sisak (Snimio Dragutin Staničić).

Alarm za očuvanje prikupljene građe

HŽM nedostatno djeluje na području restauratorskih aktivnosti i konzervatorske zaštite zbog izostanka novčane potpore za njihovu izvedbu. Iz istoga razloga odgođeno je uvođenje u promet muzejskih vlakova koji bi bili sastavljeni od parnih lokomotiva i starih dvoosovinskih vagona te projekt realizacije pokretnoga muzeja koji bi se ostvario prenamjenom staroga četveroosovinskog vagona za prijevoz prtljage u izložbeni vagon. Nemogućnost ostvarivanja tih zamisli i projekata, uz dugotrajno čekanje na prostor za HŽM-ovo trajno djelovanje, koče njegov rad, ali, što je još gore, pridonose propadanju muzejske građe, osobito iz fundusa željezničkih vozila koja se uglavnom nalaze na nezaštićenome i otvorenom prostoru.

Produljivanje takva stanja dovest će do propadanja čak nekoliko parnih lokomotiva i više vagona, a usporit će, ako ne i onemogućiti, daljnje skupljanje muzeološke građe iz željezničkoga područja. A to bi, s obzirom na važnost i povijesni kontinuitet željeznice na hrvatskim prostorima, bio svojevrstan presedan i kulturološki zločin.

Summary

Development and Activities of Croatian Railway Museum

Croatian Railway Museum (HŽM) was founded eleven years ago in Zagreb as a part of the Croatian Railways. Although it has developed within the company that founded it, HŽM is, as well as other Croatian museums and galleries, registered in Museum Documentation Centre in Zagreb and in List of Museum Institutions in Croatia. HŽM has surmounted the initial development stage, however its more intense qualitative progress is hindered by the insufficient subsidies for restoration and art conservation of the museum material, and by the fact that the potentially exhibition area is still used for manufacturing activities. Due to those reasons transformation of the area for museum activities is not possible for now.

Dr. sc. **Ivan Mirnik**
Arheološki muzej Zagreb

UDK 737.2: 656.2
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Željezničke medalje

Sažetak

Autor prikazuje nekoliko austrijskih, bosansko-hercegovačkih, engleskih, hrvatskih, ruskih i talijanskih medalja i plaketa iz 19. i 20. stoljeća koje se odnose na željeznice i na tunele. Sve one čuvaju se u numizmatičkoj zbirci Arheološkoga muzeja u Zagrebu. Medalje su djelo sljedećih majstora: Avenira Grillihesa Griffina, E. Hellmera, Arnolda Hartiga, Aleksandra Ljalina, Rudolfa Marschalla, Carla Radnitzkoga, Wenzela Seidana, T. Stundla, Josefa Tautenhayna St. i W. J. Taylora.

Ključne riječi: medalja, plaketa, željeznica, tunel

Key words: medal, plaque, railway, tunnel

Od prve vožnje željeznice od Stocktona do Darlingtona nikada nije jenjalo zanimanje za taj genijalni izum. Kod gotovo svakoga svečanog puštanja u promet važnije nove pruge ili proboja nekoga tunela bile su kovane medalje i plakete te tiskane knjižice i brošure. Sve to bilo je dijeljeno za vrijeme svečanosti, uz svirku puhačke glazbe, rezanje vrpce, dizanje i mahanje cilindrima ili kalpacima te pištanje lokomotiva. Na starim koloriranim snimkama mogu se vidjeti zelene i cvjetne girlande urešene bojama zemlje ili pokrajine, mnoštvo znatiželjnika te oni sretnici koji su se domogli vagonskog odjeljka i sa strahom očekuju vratolomnu vožnju brzine od 35 kilometara na sat iz koje će možda izaći crni od čađi. Dio medalja odnosi se istodobno na željeznice i na rudarske podvige jer su u bregovitim predjelima vijugave željezničke pruge nezamislive bez tunela. Medalje koje se odnose na rudarenje i probijanje tunela objelodanjene su skoro sve u Müselerovoj opsežnoj monografiji (1983), a druge možemo tu i tamo pronaći po katalozima važnijih numizmatičkih zbiraka.

Zagrebačka numizmatička zbirka, koja je oduvijek u sastavu Arheološkoga odjela Narodnoga zemaljskog muzeja, kasnijega Arheološkoga muzeja Zagreb, čuva manji broj vrlo zanimljivih i vrijednih željezničkih medalja, koje predstavljamo na ovome mjestu. U nekoliko slučajeva poznati su i tvorci tih medalja, i to Avenir Grillihes Griffin (br. 13), E. Hellmer (br. 5), Arnold Hartig (br. 2), Aleksandr Ljalin (br. 12), Rudolf Marschall (br. 8-9), Carl Radnitzky (br. 3), Johann Baptist Roth ili Antonio Fabris (br. 11), Wenzel Seidan (br. 14), T. Stundl (br. 6-7), Josef Tautenhayn St. (br. 4), te W.J. Taylor (br. 17). Veći dio tih medaljara jesu austrijski majstori, što se može i očekivati, uz nekoliko ruskih i engleskih rezbara.

Tri primjerka, odnosno jedna medalja i jedna plaketa iskovana u dvjema inačicama, odnose se na hrvatske željeznice. Sigurno je da ih ima još, ali nisu zastupljene u zagrebačkoj zbirci. Prva od njih postoji u srebru i kositru i spominje otvorenje Lonjske željeznice i mosta preko Ilove (br. 7). Natpis je na hrvatskome i mađarskom jeziku, ali se nije poznato tko je bio njezin autor. Veliki austrijski medaljar Rudolf Marschall izradio je plaketu u povodu izgradnje uskotračne željeznice do Dubrovnika. Jedna strana nastala je 1901, a druga 1903, pa tako postoje jednostrani i obostrano iskovani primjerci. Jedan od primjeraka Arheološkog muzeja u Zagrebu spremljen je u lijepu izvornu kutijicu.

Među austrijskim željezničkim medaljama navedimo najstariju iz 1837, nastalu kao spomen na puštanje u promet Sjeverne željeznice - Nordbahn (br. 1), kojom se vozio i sam car Ferdinand I. Četiri godine poslije jedna druga medalja ovjekovječila je dovršetak željezničkog nasipa i mosta preko laguna do Mletaka (br. 11). Taj nasip imao je presudnu ulogu tijekom opsade Mletaka revolucionarne godine 1849. Iz doba vladavine Franje Josipa I. postoje medalje i plakete koje se odnose na dovršenje Južne željeznice 1857. (br. 3), probijanje tunela ispod Vorarlberga 1883. (br. 4), kroz Karavanke 1905. (br. 2), ispod Tauerna 1907. (br. 5-7). Na jednoj ugarskoj medalji iz 1870. lijepo možemo vidjeti starinsku lokomotivu (br. 14), a autor joj je spretni češko-austrijski medaljar Seidan, koji je u dva navrata portretirao bana Josipa Jelačića.





E 8119
Av-Rv





E 32008
Av-Rv





E 32009
Av-Rv





E 8274
Av-Rv

Dvije ruske medalje također se odnose na željeznice. Jedna od njih obilježava dovršetak mosta preko rijeke Bist (br. 12), a velika masivna brončana medalja zahvaljuje Anđelu čuvaru za čudesni spas cijele carske obitelji Aleksandra III. u željezničkoj nesreći kod Borkija dana 17. listopada 1888. (br. 13).

Nekoliko mjedenih i kositrenih medalja podsjeća na probijanje tunela ispod Temze godine 1843. i na inženjera Sir Isambarta Marca Brunela. Poslije je tim tunelom pošla i podzemna željeznica.

KATALOG

I - AUSTRIJA

BEČ

FERDINAND I. (*19.IV.1793-1835-1848+29.VI.1875)
Nepoznati majstor. Wien. (1837)
Puštanje u promet Sjeverne željeznice.

1 Av.: A·P·KAISER FERDINANDS NORDBAHN; Pročelje Sjevernog kolodvora u Beču. U ex.: ERÖFFNET/1837. Rv.: VIM QVIS TENEAT; Parna lokomotiva, nad. U ex.: IVNGIT INITIO/ FINEM.
Montenuovo 2572
Srebro. Dim.: ø 42mm. Montenuovo 1880, 168,2572. 538:ZAG E8119 (A.Cahn, Frankfurt).

FRANJO JOSIP I.(*18.VIII.1830-1848+21.XI.1916)
Hartig, Arnold (*Brand/Tannwald/Češka,12.VIII.1878+?). Wien. (1905)
Proboj tunela kroz Karavanke.

2 Av.: Rudar, nag do pasa, sa šljemom, stoji, licem, na mrtvom zmaju; u d. drži čekić; u tunelu. Sign. dolje d. Rv.: ZUR ERINNERUNG
AN/DEN DURCHSCHLAG DES/KARAWANKENTUNNELS/1905 u 4 retka dolje; Gore u kvadratu prizor trojice rudara kako strojevima buše tunel, nal.
Srebro. Dim.: 33x42mm. Skinute 4 ušice. Müseler 1983, 45/34. 538:ZAG E8274 (Julije Zirner, Zagreb).

Radnitzky, Carl (*Wien,17.XI.1818+10.I.1901). Wien. (1857)
Dovršenje Južne željenice.

3 Av.: FRANZ JOSEPH I·V·G·G·KAISER V·OESTERREICH. Pop.: lovorom ovjenčano, s brčićima i zaliscima, nad. Sign. dolje. Bk. Rv.: VOLLENDEUNG DER OESTERREICHISCHEN SÜDBAHN 1857 unutar bk i lk; Tršćanski svjetionik sa zastavama, gore dvoglavi orao, l. lokomotiva, d. parobrod.; dolje vitice s grbovima Beča l. i Trsta d. Gore 2.VEREINS THALER.
Mont. 275.
Srebro. Dim.: ø 42mm. Maretich 1863, 121,6570; Montenuovo 1880, 16,275; Miller 1920, 337. 538:ZAG E8333 (Gustav (Levin) Horvat).

Tautenhayn, Josef Sen. (*5.V.1837+1911). Wien. (1883)
Probijanje tunela u Arlbergu.

4 Av.: BEGINN JUNI 1880 - DURCHSCHLAG NOV.1883; Personifikacije Tirola d., i Vorarlberga, sjede jedna prema drugoj, drže se za ruke i grbove zemalja; iznad tunela s 10248.7m; gore dvoglavi orao; dolje TIROL - VORARLBERG; u ex.: EHRE DER ARBEIT na traci. Sign. dolje. Rv.: *DIE K.K.DIRECTION FÜR STAATS-EISEBAHNBAUTEN; DEN/ERBAUERN/DES/ARLBERG-TUNNELS/ZUR/ERINNERUNG u 6 redaka, u lovorvijencu, u polju.
Bronca. Dim.: ø 71mm. Loehr 1899, 15,40, T.5,40; Müseler 1983 -. 538:ZAG E42183.





E 42183
Av-Rv



E 8333
Av-Rv







E 46957
Av-Rv

TAUERN

FRANZ JOSEPH I. (*1830-1848+1916)
Hellmer, E. Nepoznata kovnica. (1907)
Probijanje Tauernskog tunela, VII.1907

5 Av.: DURCHSCHLAG DES TAUERN-TUNNELS. Pop.: polulik mladežene, sjedi nal., u duboko izrezanoj opravi, u d. drži lovorovu grančicu; lj. sa šestarom na papiru na krilu. L. rudari se grle pri proboju tunela. 00 JULI 1907 na sredini l. Sign. l. Rv.: ZUR/ERINNERUNG AN/DEN DURCHSCHLAG/DES TAUERN-TUNNELS/JULI·1907/K·K·EISENBAHNBAUDIREKTION/ BAUUNTERNEHMUNG BRÜDER/REDLICH U.BERGER u 8 redaka.
Bronca. Dim.: ø 101mm. 538:ZAG E46957 (Zbirka Kopač).

Stundl, T. Wien/Beč. (1907)
Proboj tunela ispod Tauerna, VII.1907

6 Pop.: Sv.Barbare za zrakastom krunom, u poluprofilu, nal.; l. na brijegu kula. Gore krilati kotač. Dolje u pačetvorini: (vinjeta)BESCHÜTZE UNS! (got.)(vinjeta. Sign. dolje d. u polju. Rv.: Ulaz u tunel, u alpskom krajoliku. Gore vijencima povezani grbovi vojvodstava Koruške i Salzburga; na rubu gore krilati kotač. Dolje u pačetvorini: ZUR ERINNERUNG AN DEN DURCHSCHLAG DES/8526M LANGEN TAUERN TUNNELS=1907/K·K EISENBAHNDIREKTION BRÜDER REDLICH&BERGER.
Srebro. Dim.: 25x39mm. S ušicom i prstenčićem. U izvornoj škatuljici od purpurne kože sa zlatotiskom, 81,5x850x21mm; iznutra gore bijeli atlas s: Brüder Schneider/k.u.k.Hoflieferanten/Wien. Nema treće zlatne plakete. 538:ZAG E47137 (Zbirka Kopač).

Stundl, T. Nepoznata kovnica. (1907)
Proboj tunela ispod Tauerna, VII.1907

7 kao gore
Bronca. Dim.: 55x78mm. U izvornoj škatuljici od purpurne kože sa zlatotiskom, 81,5x850x21mm; iznutra gore bijeli atlas s: Brüder Schneider/k.u.k.Hoflieferanten/Wien. Nema treće zlatne plakete. 538:ZAG E47138 (Zbirka Kopač).

II - BOSNA I HERCEGOVINA

FRANJO JOSIP I. (1878-1916)
Marschall, Rudolf Ferdinand (*Wien,3.XII.1873+?). Wien. (1901-1903)
Otvorenje bosansko-dubrovačke željeznice, 1901.

8 Av.: Hercegovac u narodnoj nošnji, l. nad., u d. drži lulu, u lj. štap, spušta se s brda k moru, vodeći natovarenu mazgu. Sign. d. okomito. Rv.: FRANCISCVS·JOS·I·/IMP·ET·REX/BOSNIAM·RAGVSEO/LITORI·FERREA·VIA/CONIVN XIT·MCMI u polju dolje l; Preko vijadukta d., i nasipa, željeznica juri nal. prema tunelu.
Bronca. Dim.: 61x44mm. U izvornoj platnenoj škatuljici (91x11.521.5) s ljubičastim baršunom iznutra dolje, gore bijela svila. Rešetar 1925: 314, 3404, T. 25,1,2. 538:ZAG E46682 (Ex coll. Ivan Rengjeo; Irislav Dolenec, Zagreb).



E 46683 Av





E 47137
Av - Rv





E 47138
Av - Rv

Marschall, Rudolf Ferdinand (*Wien,3.XII.1873+?). Wien. (1901-1903)
Otvorenje bosansko-dubrovačke željeznice, 1901.
9 Av.:
FRANCISCVS·JOS·I·/IMP·ET·REX/BOSNIAM·RAGVSEO/LITORI·FERREA·VIA/CONIVN
XIT·MCMI u polju dolje l; Preko vijadukta d., i nasipa, željeznica
juri prema tunelu l.
Bronca. Dim.: 61x44mm. Rešetar 1925: 314,3405, T. 25,2. 538:ZAG
E46683 (Ex coll. Ivan Rengjeo; Irislav Dolenec, Zagreb).

III - HRVATSKA

LONJSKA DOLINA

Nepoznati majstor. Budapest. (1897)
Otvorenje Lonjske željeznice i mosta na Ilovi 1897
10 Av.: *USPOMENA NA OTVORENJE LONJSKO-DOLINSKE ŽELJEZNICE;
dolje: GRADJENE OD IVANA HORSKY-A. Pop.: U polju most preko Ilove;
gore: ZAPOČETA/MILENIJSKE GODINE/1896; dolje: ILOVSKI
MOST/SVRŠEN/GODINE 1897. Rv.: *EMLEKUL A LONJAVOLGYI VASVT
MEGNYITASARA.EPITETTE HORSKY JANOS; dolje: *BEFEJEZODOTT 1897-BEN.*.
Tip: Parna lokomotiva nad.; u ex.: MEGKEZDETETT/A/MILLENIUM EVEBEN
1896-BAN.
Mirnik 83.
Srebro. Dim.: ø 41mm. 538:ZAG E45240.

IV - ITALIJA

VENEZIA

FERDINANDO I.(1835-1848)
RAINER, NADVOJVODA
Nepoznati majstor. Venezia. (1841)
Dovršenje željezničkog mosta preko laguna
11 Av.: COMMERCIIS TERRA MARIQVE AVGENDIS gore. Pop.: Vlak vozi
preko vijadukta na mletačkim lagunama prema kopnu. U ex.: FVGIT OCIOR
VENTIS. Rv.:
EX/INDVLGENTIA/FERDINANDI·I·AVG·/AVSTR·IMP·LONG·VEN·REGIS/LAPIDEM·AVS
PICALEM·PONTIS/PER·VENETIAE·AESTVARIA/AERE·SOCIORVM·CONSTRVENDI/
RAINERIVS·ARCHID·AVSTR·/VICE·SACRA/ANNO·MDCCCCXLI/POSVIT u 11 redaka.
Bronca. Dim.: ø 52mm. 538:ZAG E6712 (Luterotti, Varaždin).

V - RUSIJA

MOSKVA

NIKOLAJ I. (1825-1855)
Ljalin, Aleksandr (*1799+1861). Sankt Petersburg. (1850)
Dovršenje mosta preko Bista.
12 Av.: BI'ST. gore; Božica Minerva, stoji, licem, glava nal.,
vodi Herakla, l. nad., preko kijače, kao mosta; u pozadini d. božica
rijeke. Sign. gore u ex. Rv.: Dvoglavi orao, s snopom munja i
lovorvijencem u kandžama, leti nad. iznad mosta. U ex.: NAČAT' 1843
g./OKONČEN' 1850 G. Sign. dolje u ex.
Bronca. Dim.: ø 75mm. 538:ZAG E27942 (Zbirka Nikole Plavšića, Osijek).

ALEKSANDAR III. (1881+20.X.1894)
Grillihes, Avenir. Sankt Petersburg. (1888)



E 6712
Av - Rv



E 45240
Av - Rv





E 46682
Av - Rv





E 28094
Av - Rv



Spasenje carske obitelji u željezničkoj nesreći kod Borkija,17.X.1888.
13 Av.: Carska obitelj od sedam članova, u zimskoj odjeći, stoje. U ex.: V' PAMAT' ČUDESNAGO SPASENIA/CARSKAGO SEMEISTVA/17 OKTABRA 1888 G. Sign. na crti odsječka d. Rv.: AGGALOM SVOIM' ZAPOVEST' O TEBE - SOHRANITI TA VO VSEH' PUTEH' TVOIH'; Personifikacija Rusije, kleči l. nad., pred Anđelom Čuvarem; dolje d. carske insignije. U ex.: prizor željezničke nesreće kod Borkija. Sign. na crti odsječka d.
Bronca. Dim.: ø 90mm. Forrer, 7,123, 397. 538:ZAG E28094.

VI - UGARSKA

ARAD

FRANJO JOSIP I. (*18.VIII.1830+1848+21.XI.1916)
Seidan, Wenzel (*Prag,V.1817+Wien,20.III.1870). Wien. (1870)
Sastanak ugarskih liječnika i prirodoslovaca.
14 Av.: A MAGYAR ORVOSOK ES TERMESZETVIZSGALOK; *ARADON 1878* dolje; na istaknutom okviru; U polju na dvije kartuše dva grba, pod otvorenom krunom. Rv.: U krajoliku, ženski lik, sjedi nad., glava nal., s l. iz posude izvire voda, lj. podignula s vijencem; uokolo razni simboli. U ex.: A' TERMESZET/A' MÜVESZETNEK/MESTERE. Sign. gore d. u odsječku. Lk.
Montenuovo 1367.
Bronca. Dim.: ø 45mm. Unger 1897, 154,3365. 538:ZAG E20568 (Ernest Panian, pravnik, Budapest).

VII - VELIKA BRITANIJA

LONDON

BRUNEL, SIR ISAMBART MARC, F.R.S. &C., ARHITEKT
Griffin, London. London. (1843)
Otvorenje tunela ispod Temze.
15 Av.: Pogled na okomitu galeriju s dva usporedna vodoravna tunela; d.okomito: WAPPING ENTRANCE. U ex.: THAMES TUNNEL.BEGAN 1824/OPENED 1843/COST L446.000. Rv.: Pogled na okomitu galeriju sa stubištima i na dva usporedna vodoravna tunela. U ex.: THAMES TUNNEL 1200 FT LNG/76 FT BELOW HGH WTR/SIRI.M.BRUNEL ARCHT. Sign. 2. redak u ex.
Kositar. Dim.: ø 36mm. 538:ZAG E32007 (Gimnazijska zbirka, Osijek).

Nepoznati majstor. London. (1843)
Otvorenje tunela ispod Temze.
16 Av.: SIR ISAMBART MARC - BRUNEL F.R.S &C. Pop.: nal. Bk. Rv.: Pogled na dva usporedna vodoravna tunela. U ex.: THAMES TUNNEL/OPENED 1843. Bk.
Mjed. Dim.: ø 25mm. 538:ZAG E32009.

Taylor, W.J. London. (1843)
Otvorenje tunela ispod Temze.
17 Av.: SIR ISAMBART MARC - BRUNEL,F.R.S.,&C. Pop.: nal. Sign. dolje. Rv.: Pogled na okomitu galeriju sa stubištima i na dva usporedna vodoravna tunela; d. WAPPING ENTRANCE. U ex.: THAMES TUNNEL BEGAN 1824./OPENED 1843/COST L446000.
Kositar. Dim.: ø 39mm. 538:ZAG E32008.



E 32007
Av - Rv





E 20568
Av - Rv



E 27942
Av - Rv





Popis literature:

FORRER, L. (1916): *Biographical Dictionary of Medallists...*, 7. London, 1923.
MARETICH (1863-64) - Verzeichniss der Münzen- und Medaillensammlung des k.u.k. Generalmajors Eduard Baron Maretich de Riv-Alpon. Europäische und aussereuropäische Münzen, berühmte Personen und Miscellanstücke des Mittelalters und der Neuzeit. Wien, 1863, 1864. Versteigerung J. Bermann. vol.ii (Vienna, 1863).
MILLER zu AICHHOLZ, Viktor von (1920): *Oesterreichische Muenzprägungen 1519-1918*. Wien 1920.
MIRNIK, Ivan (1981): *Medalja u Hrvatskoj 1700-1900. Katalog izložbe*. Zagreb 1981.
MONTENUOVO (1880): *Collectio Montenuovo. Verzeichniss verkäuflicher Münzen aus der fürstlich Motenuovo'schen Münzsammlung. Bogen 1 und 2*. Frankfurt am Main, 1880: Adolph Hess.
MÜSELER, Karl (1983): *Bergbaugepräge I-II. Dargestellt auf Grund der Sammlung der Preussag Aktiengesellschaft*. Hannover, 1983.
REŠETAR, Milan (1924, 1925): Dubrovačka numizmatika, *I-II. Sriemski Karlovci - Beograd-Zemun, 1924, 1925.*

Summary

Railway's Medals

The author discusses some 19th-20th century medals and plaquettes commemorating various events linked with the railways or tunnels in Austria, Bosnia and Herzegovina, Croatia, England, Italy and Russia, from the Zagreb Archaeological Museum Numismatic Collection. The authors are: Avenir Grillihes Griffin, E. Hellmer, Arnold Hartig, Aleksandr Ljalin, Rudolf Marschall, Carl Radnitzky, Wenzel Seidan, T. Stundl, Josef Tautenhayn Sen. and W.J. Taylor.

Damir Brkić, dipl. prom. ing.
Hrvatske željeznice, Zagreb

UDK 656.2 (497.5): 338.47
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Perspektive razvoja željezničke pruge državna granica - Savski Marof - Zagreb Zapadni kolodvor - Sisak

Sažetak

Željeznička pruga državna granica - Savski Marof - Zagreb Zapadni kolodvor - Sisak dionica je glavne magistralne pruge MG 2. Ona je ujedno dionica X. paneuropskoga prometnog koridora, a na potezu od kolodvora Zaprešić do kolodvora Velika Gorica to je jedna od pruga zagrebačkoga željezničkoga čvorišta. Na cjelokupnoj dionici ili na pojedinim njezinim poddionicama obavlja se međunarodni putnički i teretni prijevoz, unutarnji daljinski i lokalni putnički i teretni prijevoz te gradsko-prigradski prijevoz u gradu Zagrebu i njegovoj okolici. U usporedbi s razdobljem prije posljednjega rata (1991-1995) prijevoz svih vrsta bilježi pad, a iznimka je jedino gradsko-prigradski prijevoz koji se povećao više puta.

Kolodvori u Savskom Marofu i Zaprešiću, Zagreb Zapadni kolodvor te stajališta u Podsusedu, Gajnicama, Vrapču i Kustošiji moderniziraju se radi osposobljavanja za pružanje kvalitetnije usluge u gradsko-prigradskom prijevozu. U skladu s prometnom potražnjom, u drugoj fazi na potezu od kolodvora Zaprešić do Zagreb Zapadnog kolodvora bit će sagrađena dva nova kolosijeka, a gradsko-prigradski prijevoz bit će odvojen od prijevoza drugih vrsta. Gledano na dulji rok, ta dionica trebala bi služiti samo za obavljanje putničkoga prijevoza, jer nakon izgradnje zapadne obilazne pruge Zaprešić - Gornje Blato - Remetinec teretni prijevoz bit će usmjeren na nju.

Na južnome kraku pruge u smjeru Siska bit će sagrađen drugi kolosijek. Do kolodvora Velika Gorica intenzivirat će se gradsko-prigradski prijevoz, a između kolodvora Velika Gorica i kolodvora Sisak u konačnici velikobrzinski vlakovi vozit će brzinom od 250 km/h.

Ključne riječi: X. paneuropski prometni koridor, gradsko-prigradski prijevoz, Zagreb Zapadni kolodvor, kolodvor Zaprešić, kolodvor Velika Gorica, kolodvor Sisak, velikobrzinski vlakovi

Key words: X. Pan-European Corridor, urban-suburban transport, Zagreb West Station, Zaprešić station, Velika Gorica station, Sisak station, high-speed trains

Uvod

Željezničku prugu Zidani Most - Zagreb ZK - Sisak granica između Republike Hrvatske i Republike Slovenije dijeli na dva dijela. Predmet ovoga rada jest njezina dionica koja se nalazi na području Republike Hrvatske, tj. željeznička pruga državna granica (u daljnjem tekstu DG) - Savski Marof - Zagreb Zapadni kolodvor - Sisak te razvojni aspekti te pruge. Po odluci Vlade RH ta dionica dio je glavne magistralne pruge MG 2 DG - Savski Marof - Zagreb - Novska - Tovarnik, s time da dionica Zagreb ZK - Trešnjevka odvojnica ima oznaku MG 1.3.

Osnovne tehničko-tehnološke značajke

Pruga DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak duga je 74,7 km. Njezina dionica od državne granice do Zagreb Zapadnog kolodvora je dvokolosiječna u duljini od 24,6 km, a dionica od Zagreb ZK do Siska je jednokolosiječna u duljini od 50,1 km. Na cijeloj svojoj duljini pruga je elektrificirana izmjeničnim elektrovučnim sustavom 25 KV 50 Hz. Prema dopuštenom opterećenju pruga se nalazi u kategoriji D4, što znači da najveća dopuštena masa željezničkih vozila iznosi 22,5 tona po osovini odnosno

8,0 tona po duljinskom metru. Na pruzi se nalazi 10 kolodvora i 11 stajališta. Svi kolodvori na pruzi osigurani su signalno-sigurnosnim uređajima koji omogućuju da se vanjskim elementima uređaja, skretnicama, iskliznicama i signalima rukuje sa središnjega mjesta. Između kolodvora pruga je osigurana sustavom automatskoga pružnog bloka.

Prostorne značajke

Prometne značajke pruge DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak jesu posljedica prostora kojim prolazi i prometnoga smjera čiji je sastavni dio, pa ta pruga zadovoljava više prometnih funkcija. U prvome redu ona je jedna od hrvatskih dionica X. paneuropskoga prometnoga koridora, koji počinje u Salzburgu i završava u Solunu, a ima odvojke prema Grazu, Budimpešti, Sofiji i Ateni. Zbog toga pruga DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak mora udovoljiti potrebama međunarodnog tranzitnoga odnosno pograničnoga prometa, koji se sada obavlja na njezinoj dionici od državne granice do Zagreb Glavnoga kolodvora u putničkom prijevozu odnosno do Zagreb Ranžirnog kolodvora u teretnom prijevozu.

Budući da pruga prolazi područjem grada Zagreba i Županije zagrebačke, na njoj je gradsko-prigradski prijevoz intenzivan, u prvome redu na dionici Savski Marof - Zagreb ZK. Na dionici od Velike Gorice do Zagreb GK opseg gradsko-prigradskoga prijevoza znatno je manji, no potencijal mu je znatan.

Dionica od Zagreb GK do Siska povezuje grad Zagreb, te županije Zagrebačku i Sisačko-moslavačku te ih na taj način integrira u širu regiju.

Prometne značajke

Opseg prijevoza svih vrsta, a u prvome redu teretnoga prijevoza, na toj pruzi danas je znatno manji nego prije posljednjega rata (1991-1995). Na dionici od Savskoga Marofa do Zagreba prije rata bilo je prevoženo oko 9,4 milijuna neto tona tereta na godinu, a na dionici od Zagreba do Siska 7,4 milijuna neto tona na godinu. Iz poznatih razloga današnje vrijednosti jesu znatno manje. Na dionici od Savskoga Marofa do Zagreba prevozi se 1,9 milijuna neto tona tereta na godinu ili 20 posto predratne vrijednosti, a na dionici od Zagreba do Siska prevozi se 0,8 milijuna neto tona tereta ili samo 11 posto predratne vrijednosti.

Što se tiče putničkoga prijevoza, njegov opseg smanjen je u daljinskom prijevozu. Prije rata na dionici Savski Marof - Zagreb on je iznosio 6,8 milijuna putnika, a na dionici Zagreb - Sisak 3,0 milijuna putnika na godinu. U današnje pak vrijeme na dionici Savski Marof - Zagreb u daljinskome i lokalnome putničkom prijevozu preveze se oko 3,2 milijuna putnika ili 47 posto predratnog broja putnika, a na dionici Zagreb - Sisak milijun putnika ili 33 posto predratnog broja putnika. Smanjenje opsega rada u teretnom prijevozu i broja putnika u putničkom prijevoza imalo je za posljedicu smanjenje broja vlakova koji u današnje vrijeme voze na pruzi.

Poslijeratno razdoblje donijelo je velik razvoj gradsko-prigradskog prijevoza na dionici od Savskoga Marofa preko Zaprešića do Zagreb GK. Ocijenjeno je da je u lokalnom prijevozu na toj dionici prije rata bilo prevoženo oko 2,0 milijuna putnika na godinu, a gradsko-prigradski prijevoz tada nije postojao kao organizirana prijevozna usluga. U današnje pak vrijeme u gradsko-prigradskom prijevozu prevozi oko 7,4 milijuna putnika na godinu, što je 3,7 puta više.

Danas su potpuno uočljive tri osnovne prostorno prometne značajke pruge DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak, tj. na pojedinim svojim dionicama ona je važna za obavljanje međunarodnoga i tranzitnog prometa, važna je u funkcioniranju regionalnog prijevoza, a isto tako u odvijanju gradsko-prigradskog prijevoza.

Razvojni aspekti

Razvojne aspekte pruge DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak s jedne strane određuju njezina pripadnost X. paneuropskom prometnom koridoru, a s druge strane pripadnost zagrebačkomu željezničkom čvorištu. Uvjeti što ih moraju ispunjavati koridorske pruge ili ih trebaju dosegnuti u skoroj budućnosti, proizlaze iz parametara uglavljenih u sporazumima AGC i AGTC. Te parametre željeznička pruga DG - Zagreb ZK - Sisak sada ispunjava najviše u pogledu tehničko-tehnoloških elemenata.

Pripadnost te pruge zagrebačkomu željezničkom čvorištu znatno će utjecati na razvoj infrastrukturnih građevina na njoj, i to u prvome redu radi unaprjeđivanja gradsko-prigradskoga putničkog prijevoza te radi toga da bi se u zapadnom dijelu zagrebačkoga željezničkog čvorišta teretni prijevoz razdvojio od putničkoga.

Razvoj pruge DG - Savski Marof - Zagreb ZK - Sisak bit će ponajprije temeljen na podizanju kvalitete infrastrukture, koja mora biti takva da pruga svojoj svrsi može služiti što bolje, kao i na ispunjavanju kvantitativnih zahtjeva koje će postavljati prometna potražnja u budućnosti. Modernizaciji postojeće infrastrukture i izgradnji nove valja pristupiti u fazama poduzimajući kratkoročne, srednjoročne i dugoročne investicijske zahvate koji će pridonositi tomu da pruga kvantitativnim i kvalitativnim prometnim zahtjevima svojega širega prostornog okružja može udovoljavati u sve većem opsegu.

Razvoj službenih mjesta

Kolodvor Savski Marof u perspektivi izgubit će funkciju pograničnoga kolodvora jer će kolodvor Dobova postati zajednički HŽ-ov i SŽ-ov granični kolodvor sa svim tehničkim, policijskim, carinskim i inspekcijskim službama za obje države. Pošto Hrvatska jednom postane članica Europske unije, ti poslovi u kolodvoru Dobova više se neće obavljati, no vlakovi će se u Dobovi svejedno morati zadržavati da bi se zamijenile lokomotive, jer se ondje sučeljavaju dva elektrovučna sustava. Jedino ako se budu iskorištavale dvosustavne lokomotive (na pogom izmjeničnom i istosmjernom strujom), neće biti potrebe da se vlakovi u Dobovi zadržavaju dulje vrijeme.

Kolodvor Savski Marof razvijat će se kao glavna početno-završna točka prigradskoga prijevoza i on će biti okretišni kolodvor za najveći broj prigradskih vlakova. Manji broj prigradskih vlakova vozit će do Harmice ili do Vukova Sela po trećem kolosijeku, koji će se urediti za tu namjenu.

Investicijskim zahvatima što će se poduzeti u srednjoročju, u kolodvoru Savski Marof bit će sagrađen otočni peron s pothodnikom koji će putnicima omogućavati pristup na peron i nesmetan prolaz stanovništvu ispod kolosijeka, što je u današnje velik sigurnosni problem. Na kolodvorskom području također će se urediti parkiralište.

Kolodvor Zaprešić kao obodni kolodvor zagrebačkoga željezničkog čvorišta razvijat će se kao točka u kojoj se koncentrira autobusni prijevoz iz različitih smjerova zagorske regije i ostvaruje prelazak na gradsko-prigradski željeznički prijevoz. Isto tako u njemu će putnici iz lokalnih vlakova presjedati na gradsko-prigradske vlakove koji će se zaustavljati na svim stajalištima unutar zagrebačkoga željezničkoga čvorišta, a lokalni vlakovi bez zadržavanja produljavat će vožnju do Zagreb Zapadnoga ili do Zagreb Glavnog kolodvora. Radi toga na području kolodvora Zaprešić u kratkoročju bit će sagrađen autobusni terminal s nekoliko stajanka za autobuse i s parkiralištem za osobna vozila.

Zahvati u srednjoročju bit će izgradnja otočnoga perona s pothodnikom, koji će omogućavati da putnici iz lokalnih vlakova prelaze na gradsko-prigradske vlakove, kao i proširivanje autobusnoga terminala na prostor između kolodvora Zaprešić i cestovne prometnice kojom se ulazi u grad Zaprešić, a na kojemu se u današnje vrijeme nalazi trgovina građevnim materijalom.

U dugoročnim planovima kolodvor Zaprešić je točka u kojoj će se željeznički putnički prijevoz razdvajati od teretnog prijevoza. Naime, iz toga kolodvora odvajat će se zapadna obilazna teretna pruga u smjeru Zagreb Ranžirnog kolodvora.

Kolodvor Podsused Tvornica u budućnosti zadržat će funkciju koja je ponajprije povezana s industrijskom zonom zapadnoga dijela grada. Naime, iz njega će se i dalje teretni vagoni dopremati na zapadni industrijski matičnjak i na industrijske kolosijeke koji se odvajaju od njega te otpremati s njih.

Uz to za nekoliko godina kolodvor Podsused Tvornica trebao bi postati priključna točka nove željezničke pruge Podsused Tvornica - Samobor - Bregana. Ta nova i u prvome redu putnička pruga znatno će unaprijediti prometnu povezanost grada Samobora i samoborskog kraja s gradom Zagrebom i sigurno će biti najbrža prometna veza između tih dvaju gradova. Sada se provode pripremne aktivnosti za izradbu tehničke dokumentacije za izgradnju te pruge.

Zagreb Zapadni kolodvor u koncepcijskom oblikovanju zagrebačkoga željezničkog čvorišta razvijat će se kao gradsko-prigradski putnički kolodvor. Funkcije teretnoga kolodvora u prvoj fazi bit će svedene samo na posluživanje kontejnerskoga terminala Vrapče vagonima. Pošto se kontejnerski terminal sagradi na novoj lokaciji, u Zagreb ZK ostat će funkcije vezane za gradsko-prigradski i lokalni putnički prijevoz.

Širi prostor Zagreb ZK razvijat će se kao terminal koji će putnicima omogućavati promjenu prijevoznoga sredstva željeznica-autobus-tramvaj. U tome smjeru idu aktivnosti što su ih grad Zagreb i Hrvatske željeznice zajednički počeli provoditi na pripremi uređivanja prostora Zagreb ZK.

Ključan građevina koju je potrebno sagraditi jest višefunkcionalni pothodnik ispod cijeloga Zagreb ZK. Povezujući sjevernu stranu Hanuševe ulice s južnom stranom Magazinske ulice, pothodnik će služiti za prolazak pješaka ispod kolodvora. Na taj način smanjit će se prostorna barijera koju čini kolodvor i putnicima omogućiti pristup na otočni peron. Pothodnik će biti oplemenjen komercijalnim sadržajima. Njegova izgradnja teći će u fazama. U prvoj fazi bit će sagrađen dio ispod Hanuševe ulice i dijela kolodvora, a u drugoj fazi produljit će se prema jugu.

U kratkoročju na mjestu današnjega četvrtog kolosijeka sagradit će se otočni peron s nadstrešnicom dimenzija 300 x 6,1 x 0,55 metara. U tome razdoblju doći će do izgradnje još jednoga otočnog perona na mjestu današnjih skladišta, koja već sada ne služe svojoj svrsi. Drugi otočni peron bit će početno završna točka za lokalne vlakove prema zapadu, čime će se rasteretiti kolosiječni kapaciteti Zagreb Glavnog kolodvora.

Kolodvor Velika Gorica obodni je kolodvor zagrebačkoga željezničkog čvorišta u smjeru jugoistoka i kao takav je početno-završna točka željezničkoga gradsko-prigradskog prijevoza. U današnje vrijeme na tome smjeru ne postoji organizirani oblik gradsko-prigradskog prijevoza, nego toj svrsi služe lokalni vlakovi koji voze u smjeru Siska, ali u prilično malom opsegu. Mogućnosti za razvoj organiziranoga gradsko-prigradskog prijevoza jesu velike, u prvome redu zato što je Velika Gorica najmnogoljudniji satelitski grad koji gravitira prema Zagrebu.

U kolodvoru Velika Gorica planira se sagraditi otočni peron s odvajanjem kolosijeka prema središtu Velike Gorice, koji će biti namijenjen isključivo za gradsko-prigradski prijevoz, a u perspektivi produljen do zračne luke Pleso.

Kolodvori Zagreb Klara, Turopolje, Lekenik i Greda u prvome redu služe za reguliranje prometa na dionici od Zagreb GK do Siska. Njihova infrastruktura prilagođavat će se potrebama izgradnje drugoga kolosijeka na toj dionici.

Kolodvor Sisak u kratkoročju doživjet će kvalitativna poboljšanja, ponajprije radi unaprjeđivanja uslužne kakvoće u putničkom prijevozu. S time u svezi priprema se tehnička dokumentacija za uređivanje prvoga bočnog perona i njegovo podizanje na visinu od 55 cm iznad gornjega tračničkog ruba (GTR). Na mjestu današnjega trećeg kolosijeka bit će sagrađen otočni peron s nadstrešnicom dimenzija 300 x 6,1 x 0,55 metara. Pristup putnicima na perone omogućit će se pothodnikom.

Stajališta Podsused, Gajnice, Vrapče i Kustošija u kratkoročju, tj u iduće dvije godine, rekonstruirat će se tako da će se sagraditi bočni peroni s nadstrešnicama dimenzija 160 x 4,5 (3,5) x 0,55 metara i sa svom potrebnom urbanom opremom, u prvome redu s dizalima za hendikepirane osobe i parkirališnim površinama. Uređivanje perona i njihovo produljivanje omogućit će vožnju dvostrukih garnitura i na taj način u gradsko-prigradskom prijevozu ponuditi veći prijevozni kapacitet, jer znatan nedostatak prijevoznih kapaciteta prisutan je već sada. Uređivanje perona pratit će i nabava novih prijevoznih sredstava namijenjenih isključivo za gradsko-prigradski prijevoz. Program uređivanja stajališta i nabave prijevoznih sredstava zajednički će financirati Hrvatske željeznice i grad Zagreb

Druga stajališta uređivat će se u skladu s potrebama. Uz to počela je izradba tehničke dokumentacije za izgradnju triju željezničkih stajališta na dionici od Trešnjevke odvojnice do kolodvora Zagreb Klara, i to kod Vukovarske avenije, kod sjeverne strane savskoga mosta i na južnoj strani Avenije Dubrovnik. Izgradnjom tih triju stajališta gradsko-prigradski prijevoz željeznicom u gradu Zagrebu proširit će se prema Velikoj Gorici.

Modernizacija pružne trase

Na **dionici Zaprešić - Zagreb ZK** u dugoročnom razvoju planirana je izgradnja dvaju novih kolosijeka kako bi se gradsko-prigradski prijevoz odvojio od drugih oblika prijevoza. Izgradnja će teći u fazama, s time što će se najprije sagraditi treći kolosijek s južne strane postojećih pruga i sva stajališta prilagoditi novim uvjetima. To se u prvome redu odnosi na produljivanje pothodnika i na proširivanje južnih perona na 6,1 do 8,0 metara ovisno o opterećenosti pojedinoga stajališta.

Kako budu rasle prometne potrebe, tako će se, sjevernije od postojećih kolosijeka, sagraditi četvrti kolosijek. Na taj način od četiriju kolosijeka dva sjeverna bit će namijenjena za daljinski i lokalni putnički prijevoz, a dva južna kolosijeka služit će za gradsko-prigradski prijevoz. Peroni na stajalištima nalazit će se između dvaju južnih kolosijeka. U vršnim razdobljima tijekom dana vlakovi gradsko-prigradskog prijevoza vozit će u slijedu od sedam i pol do 10 minuta.

Na **dionici Zagreb ZK - Trešnjevka odvojnica** u dugoročnom razvoju doći će do izgradnje još jednoga kolosijeka.

Na dionici **Trešnjevka odvojnica - Sisak** sagraditi će se drugi kolosijeka. U srednjoročju bit će sagrađen drugi kolosijek do Velike Gorice, što je uvjet za uvođenje kvalitetnoga gradsko-prigradskog prijevoza do Velike Gorice, za što su dva kolosijeka prijeko potrebna.

U dugoročju sagradit će se drugi kolosijek od Velike Gorice do Siska. Budući da se željeznička pruga na X. koridoru nalazi u mreži velikobrzinakih pruga jugoistočne Europe, to će tehničko-tehnološke značajke buduće pruge odgovarati brzinama od 200 do 250 km/h. Već je izrađeno idejno rješenje pružne trase i rješenje prilagodbe kolodvora i stajališta koje se moraju respektirati kod velikobrzinskih pruga. Važno je reći to da će vlakovi velike brzine razvijati između kolodvora Velika Gorica i kolodvora Sisak, a u njima će brzina biti ograničena do 160 km/h.

Uz velikobrzinske vlakove tom prugom teći će i druge vrste željezničkoga putničkoga i teretnog prijevoza, zbog čega će njihova regulacija morati biti dobro usklađena.

Summary

Development Prospects of the Railway Line State Border - Savski Marof -Zagreb West Station - Sisak

The railway line: state border - Savski Marof - Zagreb West Station - Sisak is a section of the main railway line MG 2. It is also a section of the X. Pan-European Corridor, and one of lines of Zagreb railway junction on the route form Zaprešić station to Velika Gorica station. International passenger and freight transport, domestic long-distance and local passenger and freight transport and urban-suburban transport in and around Zagreb are carried out on the entire section or on some of its subsections. In comparison with the period before the last war (1991-1995) there is a decrease in all kinds of transport with the only exception of urban-suburban transport which has increased several times.

The railway stations in Savski Marof and Zaprešić, Zagreb West Station as well as stops in Podsused, Gajnice, Vrapče and Kustošija are being modernised in order to offer high-quality services in urban-suburban transport. In conformity with transport demands two new tracks are going to be built in the second stage on the section from Zaprešić station to Zagreb West Station, and urban-suburban transport is going to be separated from other kinds of transport. In the long run that section should be used for passenger transport only, because freight transport will be oriented to the west roundabout railway line Zaprešić - Gornje Blato - Remetinec after its construction.

On the south railway branch towards Sisak a second track is going to be built. Urban-suburban transport will be intensified on the line to Velika Gorica station, and eventually high-speed trains will operate at the speed of 250 km/h between Velika Gorica and Sisak stations.

Doc. dr. **Srećko Kreč**
Institut prometa i veza Zagreb

Prof. dr. **Antun Stipetić**
Doc. dr. **Slobodan Kaštela**
Fakultet prometnih znanosti Zagreb

UDK 656.21 (497.5): 656.21(4)
656.21(4): 341.24
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Paneuropski prometni koridori i drugi međunarodni prometni smjerovi u Hrvatskoj (utvrđivanje potrebe za ažuriranjem, dopunom i daljnjim aktivnostima)

Sažetak

U radu se daje prikaz paneuropskih prometnih koridora i međunarodnih željezničkih smjerova koji prolaze hrvatskim područjem. Navedeni su najvažniji međunarodni sporazumi s time u svezi i dan je osvrt na sudjelovanje Hrvatske u tim procesima. Planski dokumenti vezani uz međunarodne željezničke smjerove u Hrvatskoj dovršeni su do razine koja negativno utječe na druge subjekte koji su u doticaju sa željezničkom infrastrukturom (planeri druge infrastrukture, prostorni planeri, urbanisti, projektanti i dr.). U radu se skreće pozornost na to da je potrebno intenzivirati aktivnosti kako bi se potpisalo pismo namjere za V. (peti) paneuropski prometni koridor te izradila dokumentacija i planovi za područje željeznice na međunarodnim smjerovima. Da bi se poboljšalo postojeće stanje, predlažu se prioritetne aktivnosti.

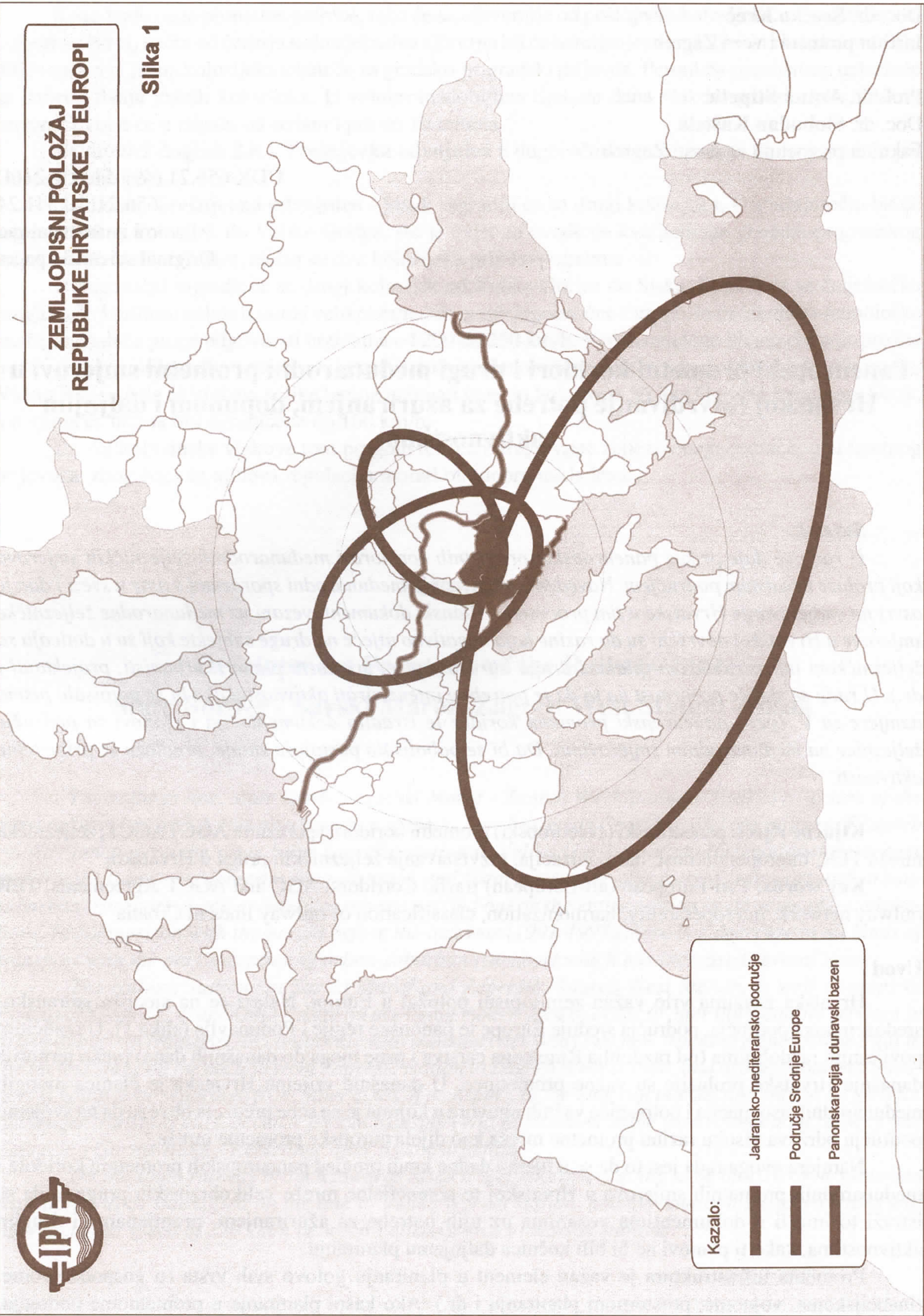
Ključne riječi: paneuropski (sveeuropski) prometni koridori, sporazumi AGC i AGCT, željeznička mreža TER, interoperabilnost, harmonizacija, razvrstavanje željezničkih pruga u Hrvatskoj
Key words: Pan-European (all-European) traffic Corridors, AGC and AGCT Agreements, TER railway network, interoperability, harmonization, classification of railway lines in Croatia

Uvod

Hrvatska zauzima vrlo važan zemljopisni položaj u Europi. Nalazi se na sjecištu jadransko-sredozemnoga područja, područja srednje Europe te panonske regije i Podunavlja (slika 1). U različitim povijesnim razdobljima (od razdoblja Rimskoga carstva i prije njega do današnjih dana) preko teritorija današnje Hrvatske prolazile su važne prometnice. U današnje vrijeme Hrvatska je članica mnogih međunarodnih asocijacija i potpisnica važnih ugovora u kojima je na sebe preuzela obvezu da na svojemu području održava visoku razinu prometne mreže kao dijela europske prometne mreže.

Namjera ovoga rada jest to da se u njemu dadne kraći pregled paneuropskih prometnih koridora i međunarodnih prometnih smjerova u Hrvatskoj te potencijalne mreže velikobrzinskih pruga te da se istraži to ima li u dokumentima vezanima uz njih potrebe za ažuriranjem, promjenama i drugim aktivnostima, kako ti planovi ne bi bili kočnica daljnjemu planiranju.

Prometna infrastruktura je važan element u planiranju gotovo svih vrsta (u gospodarskome, financijskome, vojnome, prostornom planiranju i dr.). Ako kasni planiranje u prometnome području, tada to negativno utječe na planiranje u drugim društvenim segmentima. U željezničkom području postoji nedostatak određenih planskih dokumenta i projektne dokumentacije. To otežava planiranje unutar samih Hrvatskih željeznica i šire u društvu, tj. u svim segmentima gdje vanjski subjekti imaju kontakt sa željeznicom, njezinom infrastrukturom i nekretninama općenito.


ZEMLJOPISNI POLOŽAJ
REPUBLIKE HRVATSKE U EUROPI
Kazalo:
Jadransko-mediteransko područje
Područje Srednje Europe
Panonska regija i dunavski bazen
IPV
Slika 1

2. Postojeća pružna mreža

Kategorizacija postojećih pruga na Hrvatskim željeznicama obavljena je godine 1993. Nakon toga prihvaćena je mreža paneuropskih prometnih koridora, a usporedo s time i na željeznici i u društvu događale su se važne promjene. Zbog toga je potrebno da se što prije napravi nova kategorizaciju pruga koja će biti usklađena s novim uvjetima. Kategorizacija pruga vrlo je bitna jer je to osnova za provedbu mnogih planskih aktivnosti (za modernizaciju željeznica, za izradbu planova osiguravanja ili ukidanja željezničko-cestovnih prijelaza u razini te za izradbu drugih planova, za izgradnju na zemljištu u blizini željezničkih kapaciteta i dr.). Potrebno je što prije prići novomu razvrstavanju pruga u Hrvatskoj.

Postojeća pružna mreža s naznačenom postojećom kategorizacijom pruga prikazana je na slici 2.

3. Paneuropski prometni koridori

Kroz Hrvatsku prolaze tri od deset paneuropskih prometnih koridora. Smjerovi paneuropskih koridora uglavljeni su na konferenciji ministara prometa europskih zemalja koja je 1997. bila održana u Helsinkiju. Kroz Hrvatsku prolaze:

V. paneuropski prometni koridor: Venecija - Trst/Koper - Ljubljana - Budimpešta - Uzgorod - Lvov. Dok nije bila sagrađena izravna željeznička veza između Slovenije i Mađarske (kod Hodoša), taj koridor kroz Hrvatsku je prolazio smjerom: državna granica sa Slovenijom - Čakovec - Kotoriba - državna granica s Mađarskom.

B-ogranak V. paneuropskoga prometnoga koridora: Budimpešta - Zagreb - Rijeka (na području Hrvatske 328,7 km). Taj ogranak V. koridora kroz Hrvatsku prolazi prugom: državna granica s Mađarskom - Koprivnica - Zagreb - Oštarije - Rijeka. Posebnom noticom zaključka s konferencije u Helsinkiju uglavljeno je da je potrebno proučiti uključivanje u taj koridor i pruge Oštarije - Knin - Split/Šibenik (koridor Vb_1).

C-ogranak V. paneuropskog prometnog koridora: Ploče - Sarajevo - Osijek - Budimpešta (na području Hrvatske 122,5 km). Taj ogranak V. koridora kroz Hrvatsku prolazi dvjema prugama, i to na jugu prugom Ploče - Metković - državna granica s Bosnom i Hercegovinom i na sjeveru prugom državna granica s Bosnom i Hercegovinom - Slavonski Šamac - Vrpolje - Osijek - Beli Manastir - državna granica s Mađarskom.

VII. paneuropski prometni koridor, rijeka Dunav: u sustav dunavskoga koridora uvrštene su i rijeke Drava (do Osijeka) i Sava (do Siska) na svojemu plovnom dijelu.

X. paneuropski prometni koridor: Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skoplje - Veles - Solun (na području Hrvatske 316,4 km). Taj koridor prolazi kroz Hrvatsku prugom državna granica sa Slovenijom - Savski Marof - Zagreb - Dugo Selo/Sisak - Novska - Vinkovci - Tovarnik - državna granica sa SR Jugoslavijom.

Hrvatska je u Helsinkiju potpisala dokument o paneuropskim prometnim koridorima. Za svaki od tih koridora sve zemlje kroz koje on prolazi trebaju potpisati pismo namjere o usklađivanju provedbe aktivnosti na koridoru. Nakon toga svaka zemlja potanko treba analizirati zahvate što ih mora poduzeti na svojoj dionici koridora i donijeti dinamički plan aktivnosti (projektiranje, ishođenje suglasnosti i dozvola, osiguravanje novčanih izvora, izgradnja). Hrvatske željeznice i Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH trebaju potpisati pismo namjere za V. paneuropski prometni koridor (za X. koridor takvo pismo već je potpisano). Osim toga trebaju se odrediti ciljevi i parametri koji se žele dosegnuti te planovi aktivnosti na svakome od koridora.

Budući da B-ogranak V. paneuropskog prometnog koridora nelogički završava u Rijeci, to valja pokrenuti aktivnosti oko njegova produljivanja do osnovnoga smjera V. koridora (Kopra i Trsta). Od Slovenskih željeznica dobiven je načelan pristanak za produljivanje koridora od Rijeke do Divače postojećom prugom. Te aktivnosti potrebno je nastaviti da bi se od željeznica i resornih ministarstava obiju zemalja dobili službeni dokumenti i da bi se s time upoznale osobe mjerodavne za paneuropske koridore u Međunarodnoj željezničkoj uniji (UIC) i u Europskoj uniji.

PRIKAZ MREŽE PRUGA HŽ (POSTOJEĆE STANJE)

Slika 2

KAZALO:
- pruge susjednih država
- pruge u BIH
- Republika Hrvatska (RH)

KAZALO:
Kategorizacija pruga HŽ
- Magistralne glavne pruge (MG)
- Magistralne pomoćne pruge (MP)
- Pruge prvog reda (I)
- Pruge drugog reda (II)

POLOŽAJ HRVATSKE U EUROPI

U pružnoj mreži paneuropskih koridora izostala je mogućnost izravnoga povezivanja srednjega Jadrana koridorskom prugom prema unutrašnjosti. Zbog toga valja pokrenuti aktivnosti oko verifikacije B-ogranka V. koridora (radno nazvanoga Vb1) koji ide od Oštarija do Splita i Šibenika kao dijela paneuropske pružne mreže. To je li neka pruga uključena u mrežu paneuropskih prometnih koridora, važno je zato što se tada znatno lakše dobivaju pogodniji zajmovi za modernizaciju pružne infrastrukture.

Mreža paneuropskih prometnih koridora prikazana je na slici 3.

4. Pruge u Hrvatskoj koje su uključene u sporazum AGC i AGTC

Europski sporazum o glavnim međunarodnim željezničkim prugama (European Agreement on Main International Railway Lines; skraćeno Sporazum AGC) Hrvatska je potpisala u Ženevi godine 1985, a Europski sporazum o prugama važnima za međunarodni kombinirani prijevoz i o pratećoj opremi (European Agreement of Important International Combined Transport Lines and Related Installations; skraćeno sporazum AGTC) potpisala je u Ženevi godine 1991. Kao potpisnica tih sporazuma Hrvatska je na prugama uključenima u njih obvezna omogućiti vozne parametre i uvjete što ih oni propisuju. AGC-ove i AGTC-ove parametre paneuropska konferencija o prometu prihvatila je kao osnovu za izgradnju pružne mreže na paneuropskim koridorima. Sporazumima AGC i AGTC obuhvaćene su sljedeće pruge u Hrvatskoj:

1. pruga državna granica sa Slovenijom - Šapjane - Rijeka
2. pruga državna granica sa Slovenijom - Čakovec - Kotoriba - državna granica s Mađarskom
3. pruga državna granica sa Slovenijom - Savski Marof - Zagreb - Dugo Selo/Sisak - Novska - Vinkovci - Tovarnik - državna granica sa SR Jugoslavijom
4. pruga državna granica s Mađarskom - Koprivnica - Zagreb - Oštarije - Rijeka
5. pruga Oštarije - Knin - Split/Šibenik/Zadar
6. pruga državna granica s Bosnom i Hercegovinom - Slavonski Šamac - Strizivojna/Vrpolje - Osijek - Beli Manastir - državna granica s Mađarskom
7. pruga Ploče - Metković - državna granica s Bosnom i Hercegovinom
8. pruga državna granica sa Slovenijom - Čakovec - Varaždin - Koprivnica - Osijek - Dalj - Erdut - državna granica sa SR Jugoslavijom i
9. pruga Zagreb - Sunja - Volinja - državna granica s Bisnom i Hercegovinom (pruga u BiH) - državna granica s BIH - Knin - Split/Šibenik

Parametri željezničke infrastrukture određeni sporazumima AGC i AGTC prihvaćeni su kao temeljni parametri za pruge na paneuropskim prometnim koridorima. Ne postoje konkretni planovi za modernizaciju pruga koje su uključene u sporazume AGC i AGTC.

5. Pruge u Hrvatskoj koje su uključene u transeuropsku željezničku mrežu (Tran-European Railway Lines - TER)

Hrvatska je također potpisnica Sporazuma TER i na dulji rok obvezna je osigurati parametre koji su uglavljeni tim sporazumom. Sporazum TER tiče se sljedećih pruga u Hrvatskoj:

1. pruga E065: državna granica sa Slovenijom - Šapjane - Rijeka
2. pruga E069: državna granica sa Slovenijom - Čakovec - Kotoriba - državna granica s Mađarskom
3. pruga E070: državna granica sa Slovenijom - Savski Marof - Zagreb - Dugo Selo/Sisak - Novska - Vinkovci - Tovarnik - državna granica sa SR Jugoslavijom
4. pruga E771: državna granica s Mađarskom - Koprivnica - Zagreb - Oštarije - Rijeka
5. pruga E751: Knin - Perković - Split/Šibenik
6. pruga E755: Oštarije - Knin - Zadar
7. pruga E771: državna granica s Bosnom i Hercegovinom - Slavonski Šamac - Vrpolje - Osijek - Beli Manastir - državna granica s Mađarskom i Ploče - Metković - državna granica s BiH.

Parametri za mrežu TER prihvaćeni su i kao parametri za prijelazno razdoblje na postojećim prugama koje su uključene u pruge na paneuropskim prometnim koridorima (osobito na nepogodnim dionicama tih pruga koje prolaze kroz brdska i planinska područja). Ne postoje konkretni planovi za modernizaciju pruga koje su uključene u mrežu TER

Pruge uključene u mrežu TER prikazane su na slici 4.

I.-Helsinki-Talin-Riga-Kaunas-Varšava

II.-Berlin-Varšava-Minsk-Moskva-Nizni Novgorod

III.-Berlin-Dresden-Vroclav-Lvov-Kijev

IV.-Berlin/Nrünberg-Prag-Budimpešta-Konstanca/Solun-Istanbul

V.-Venecija-Trst-Ljubljana-Budimpešta-Uzgorod-Lvov
Grana A: Bratislava-Žilina-Košice-Uzgorod
Grana B: Rijeka-Zagreb-Budimpešta
Grana C: Sarajevo-Ploče-Osijek-Budimpešta

Grana B1: (Zagreb)-Oštarije-Knin-Spli/Šibenik (prijedlog dopune)
Grana B ext.: Rijeka-Trst -produljenje grane VB do Trsta (prijedlog dopune)

V.-V.B.- (Gyekenyes-Murakeresztur)-Kotoriba-Čakovec-(Pragersko)
Spojna veza petog koridora s granama

VI.-Gdanjsk-Grudziadz/Var{ava-Katovice-Žilina-(koridor V., grana A)

VII.-Dunavski koridor

VIII.-Drač-Tirana-Skopje-Sofija-Varna

IX.-Helsinki-St. Petesburg-Moskva/Pakov-Kijev-Ljubaševska-Ki{injev-Bukurešt-Dimitrovgrad-Aleksandropoli
Grana A: Ljubaševska-Odesa
Grana B: Kijev-Minsk-Vilinus-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad

X.-Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Veles-Solun
Grana A: Grac-Maribor-Zagreb
Grana B: Budimpešta-Novi-Sad-Beograd
Grana C: Niš-Sofija prema koridoru IV. za Istanbul
Grana D: Veles-Bitola-Florina-kroz Egnatiju

Pan-Europska područja

Euroartktičko područje (izvan vidokruga)

Cnomorsko područje

Mediteransko područje

Jadransko-jonsko područje

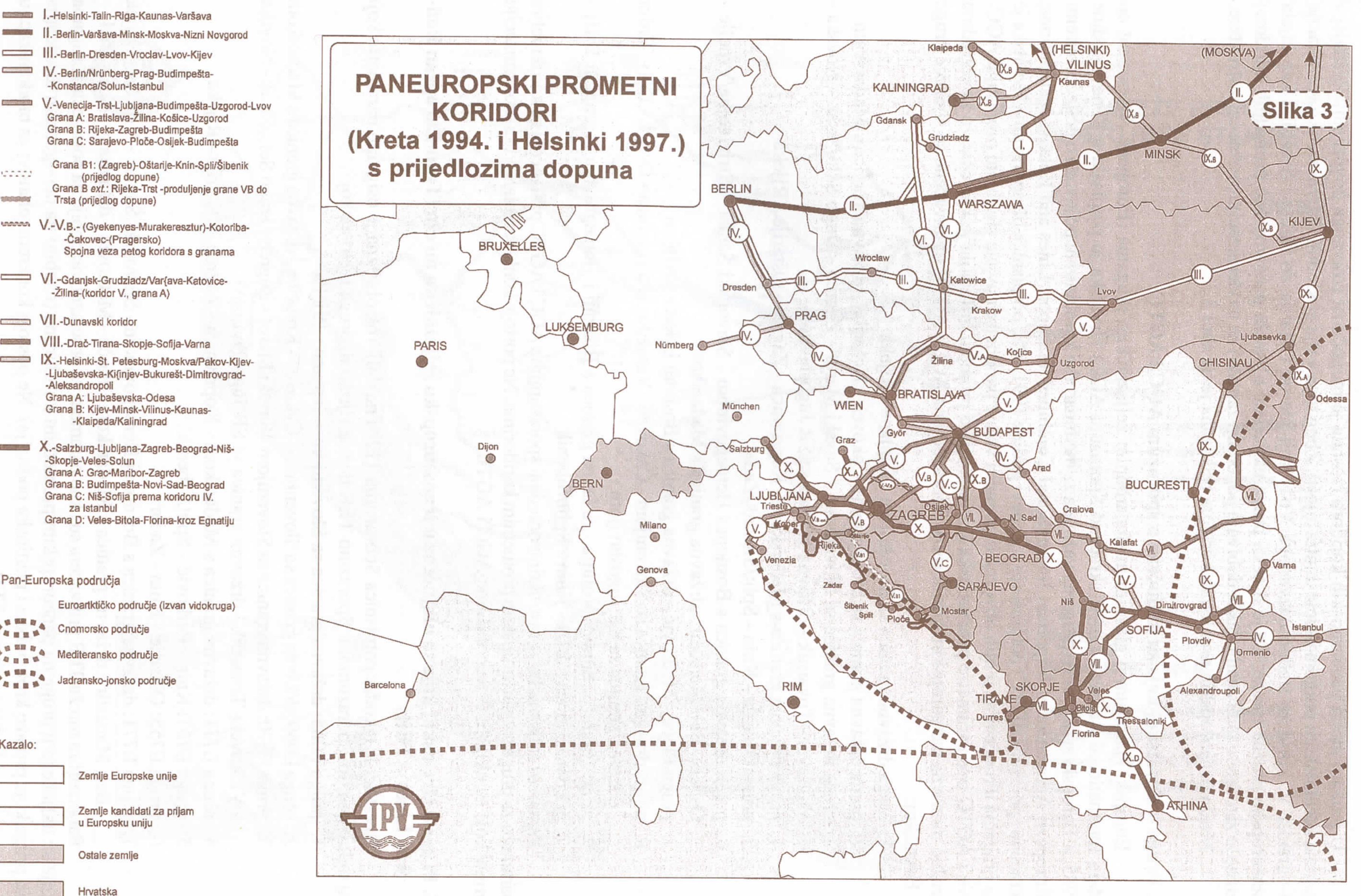
Kazalo:

Zemlje Europske unije

Zemlje kandidati za prijam u Europsku uniju

Ostale zemlje

Hrvatska



MEĐUNARODNI PROMETNI PRAVCI I KORIDORI ŽELJEZNIČKOG PROMETA

Slika 4

KAZALO:

1. KORIDORI PREMA AGC I AGTC SPORAZUMU

- E 65 - (Ljubljana, Ilirska Bistrica)-Šapjane-Rijeka
- E 69 - (Murakeresztur)-Kotoriba-Čakovec-(Središće)
- E 70 - (Ljubljana, Dobova)-Savski Marof-Zagreb-Novska-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik-(Šid, Beograd)
- E 71 - (Gyekenyes)-Botovo-Dugo Selo-Zagreb-Karlovac-Oštarije-Moravice-Rijeka
- E 702- (Središće)-Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Dalj-Erdut-(Bogojevo, Subotica)
- E 751- Zagreb-Sunja-Volinja-(Dobrijin, Bihać, Kulen Vakuf)-Martin Brod-Strmica-Knin-Perković-Split/Šibenik
- E 755- Zagreb-Karlovac-Oštarije-Gospić-Knin-Zadar
- E 771- (Subotica, Bogojevo)-Erdut-Vinkovci-Strizivojna Vrpolje-Slavonski Šamac-(Bosanski Šamac, Sarajevo, Mostar, Čapljina)-Metković-Ploče
- E 775- (Magyarboly)-Beli Manastir-Osijek-Strizivojna Vrpolje

AGTC-Sporazum, 31.08.1993. (Anex I)

2. PANEUROPSKI KORIDORI

- V. Koridor-Grana B - Rijeka-Zagreb-Budapest
- V. Koridor-veza koridora V. i grane V B. -do izgradnje izravne željezničke veze Slovenija i Mađarske (2001.)
- V. Koridor-Grana C - Ploče-Sarajevo-Osijek-Budapest
- V. Koridor-Grana B1 - Oštarije-Knin-Split/Šbenik -prijedlog ogranka VB koridora
- V. Koridor-Grana Bext. - Rijeka-Koper-Trst-prijedlog produljenja grane Vb od Rijeke preko Kopra do Trsta
- X. Koridor - Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Niš-Skopje-Veles-Thessaloniki
- X. Koridor-Grana A - Graz-Maribor-Zagreb-Slovenija tu granu nije prihvatila-inzistira na postojećoj pružnoj vezi preko Zidanog Mosta

Treća paneuropska konferencija o transportu, Helsinki, 23.-25.06.1997.

6. Potencijalne brze pruge u Hrvatskoj

Upravni odbor Hrvatskoga željezničkog poduzeća u mjesecu svibnju 1991. donio je odluku o prihvaćanju generalne mreže velikobrzinskih pruga. Ta mreža obuhvaća sljedeće pruge na području Hrvatske:

- prugu Zagreb - Vinkovci - Tovarnik (i dalje prema Grčkoj i Turskoj)
- prugu Zagreb - Rijeka
- prugu Rijeka - Lupoglav - Pula
- prugu Zagreb - Koprivnica - Budimpešta
- prugu Zagreb - Savski Marof - Dobova - Ljubljana
- prugu Zagreb - Zabok - Maribor - Graz - Beč
- prugu Varaždin - Krapina (alternativni smjer za povezivanje Beča i Zagreba preko Mađarske)

Navedena mreža velikobrzinskih pruga bila je prihvaćena znatno prije nego je donesen plan mreže paneuropskih prometnih koridora i onda kada još nije bilo točno odlučeno to da velikobrzinske pruge jesu one pruge na kojima vlakovi voze brzinama većima od 200 kilometara na sat. Godine 1977. u Helsinkiju je donesen plan paneuropskih prometnih koridora i parametri koje moraju zadovoljiti koridorske pruge. Krajnji cilj koridorskih pruga jest dvokolosiječna elektrificirana pruga opremljena suvremenim sustavima za nadzor nad prometom na kojoj vlakovi voze brzinama do 160 kilometara na sat. Te pruge nazivaju se i velikokapacitetnim prugama. Na njima je u potpunosti moguće dosegnuti učinke po kojima željeznički promet postaje konkurentan cestovnomu prometu (a katkada i zračnomu prometu na udaljenostima do 300 kilometara).

Velikobrzinske pruge jesu pruge na kojima vlakovi voze brže od 200 kilometara na sat. U osnovi velikobrzinske pruge jesu pruge za putnički prijevoz jer teretni prijevoz ne zahtijeva postizanje takvih brzina. U teretnome prijevozu glavni konkurent željeznici je cestovni promet, pa u tome segmentu nije potrebno voziti brzinama većima od 100 kilometara na sat. Osim toga mali broj visokotarifiranih roba mogao bi podnijeti prijevoz brzinom od 120 kilometara na sat, i to kod maršrutnih vlakova bez zaustavljanja u usputnim kolodvorima. Pruge na kojima tokovi putnika zahtijevaju promet samo velikobrzinskih vlakova za prijevoz putnika u svijetu jesu rijetke. Zato je u praksi pronađen kompromis da se grade pruge za mješoviti prijevoz na kojima se omogućuje vožnja velikobrzinskih vlakova brzinama od 200 do 250 kilometara na sat i vožnja teretnih vlakova brzinama od 80 do 120 kilometara na sat (teretni vlakovi iznimno mogu voziti i većim brzinama, ali u posebnim zatvorenim garniturama za prijevoz vrlo vrijednih roba koje zahtijevaju vrlo brz i siguran prijevoz). Samo za putnički prijevoz u današnje vrijeme grade se pruge koje omogućavaju promet velikobrzinskih vlakova brzinama od 250 do 300 kilometara na sat.

Međunarodna željeznička unija (UIC) i Zajednica europskih željeznica (GEB, CER, CCFE) uglavile su mrežu velikobrzinskih pruga u Europi. Jedina velikobrzinska pruga koja prolazi područjem Hrvatske jest pruga kojom prolazi X. paneuropski prometni koridor. To je pruga (Venezija - Trst - Ljubljana) - državna granica - Zagreb - Novska - Slavonski Brod - Vinkovci - državna granica - (Beograd - Solun/ Istanbul). U tome planu nisu sadržane druge pruge koje su godine 1991. bile stavljene u plan velikobrzinskih pruga. Hrvatske željeznice također nisu dobile pozitivne odgovore o tim pružnim trasama na području susjednih država i željezničkih uprava.

U posljednjih 10 do 12 godina važno mjesto u željezničkome prometnom sustavu dobili su nagibni vlakovi. Njihova osnovna namjena jest ta da na postojećim prugama omoguće bržu vožnju u pružnim zavojima (teoretski je to 28 posto kod aktivnih i 8,0 posto kod pasivnih nagibnih sustava). U praksi nagibni vlakovi »pokrivaju« brzinsko područje od 80 do 160 kilometara na sat (maksimalno od 200 do 220 kilometara na sat) i čine prijelaz između željezničkoga konvencionalnoga i velikobrzinskog prijevoza.

Imajući na umu te činjenice, smatramo da je potrebno ponovno analizirati prihvaćenu mrežu velikobrzinskih pruga u Hrvatskoj da bi se što realnije ocijenilo to koje pruge imaju realne izglede da prerastu u velikobrzinske pruge, a koje pruge se u potpunosti uklapaju u mrežu velikokapacitetnih pruga te kod kojih nema potrebe da prerastu u velikobrzinske pruge.

Potencijalne velikobrzinske pruge i velikokapacitetene pruge prikazane su na slici 5.

PRIJEDLOG VELIKOBRZNISKIH PRUGA I PRUGA VELIKE UČINKOVITOSTI U HRVATSKOJ

Slika 5

KAZALO:

- Željeznčke pruge susjednih država
- Potencijalni koridor velikokapacitetnih pruga i velikobrzinskih pruga
- Pruga s brzinom do 160 km/h (u uporabi od 1989.godine)
- Nastavak osposobljavanja pruge za brzine do 160 km/h (postojeće dvokolosiječne pruge)
- Izgradnja drugog kolosijeka uz postojeći, uz preinaku postojećeg kolosijeka za brzinu do 160 km/h (ili veću ako za to postoje uvijeti i opravdanost)
- Mogući pravci i alternativna rješenja trasa velikokapacitetnih ili velikobrzinskih pruga
- Pruga uvrštena u mrežu velikobrzinskih pruga u Europi



7. Zaključak

U područjima analiziranima u ovome članku ustanovljeno je da praktički u svima njima ima određenih teškoća i da postoji potreba za provjerama, ažuriranjem, promjenama i donošenjem novih ili dopunjenih odluka i dokumenata. Opći zaključak jest taj da u Hrvatskoj nedostaje komparativna analiza svih međunarodnih smjerova koji su prihvaćeni bilo po osnovi potpisivanja sporazuma TER i AGC (AGTC) bilo po osnovi potpisivanja sporazuma o paneuropskim prometnim koridorima, kako bi se ustanovilo područje njihova preklapanja. Nakon takve analize odredili bi se krajnji ciljevi i obveze potpisane po pojedinim koridorima i prugama te ustanovilo postojeće stanje i odstupanja od ciljnih vrijednosti. Nakon toga najprije trebao bi slijediti okvirni plan aktivnosti, a zatim i detaljniji planovi (nakon izradbe dokumentacije i utvrđivanja realnih financijskih izvora). Slijedom navedenoga ustanovljeno je:

- da razvrstavanje (kategorizacija) postojećih pruga nije ažurirano (na snazi je kategorizacija iz godine 1993)
- da ne postoje kompleksni planovi aktivnosti na svim paneuropskim koridorskim prugama
- da je generalna mreža velikobrzinskih pruga godine 1991. bila postavljena vrlo optimistički te da za neke predviđene smjerove nije dobiven pristanak UIC-ovih i EU-ovih institucija, kao i institucija u susjednim zemljama, zbog čega je potrebno napraviti novi prijedlog
- da nedostaje studijska i tehnička dokumentacija koja je verificirana i ažurirana, tako da nema pouzdanoga uporišta za davanje projektnih uvjeta i smjernica drugim strankama koje zahtijevaju podloge za projektiranje svojih objekata i sadržaja u blizini željezničke pruge ili pak žele kupiti zemljište na područjima koje su zbog neke ranije izrađene i prihvaćene dokumentacije zauzeto za razvitak željezničkih kapaciteta
- da se pojavljuje potreba za time da se obveze preuzete ulaskom u europske prometne asocijacije usklade s domaćim planovima i zakonskom regulativom.

Da bi se poboljšalo postojeće stanje, predlaže se:

1. da se ubrzaju aktivnosti oko izradbe studijske i projektne dokumentacije
2. da se provede novo razvrstavanje (kategorizacija) pruga u Hrvatskoj koje bi bilo u skladu s obvezama preuzetima na međunarodnoj razini i u skladu s uvjetima i potrebama u Hrvatskoj
3. da se donese novi plan velikobrzinskih i velikokapacitetnih pruga
4. da se izrade planovi aktivnosti što ih je potrebno provesti na prugama uključenima u mrežu paneuropskih prometnih koridora
5. da se izrade planovi aktivnosti koje valja provesti na prugama koje su uključene u pružnu mrežu koja ima međunarodnu važnost a ne spada u paneuropske pruge
6. da se izradi koncepcija uvođenja nagibnih vlakova u promet na prugama Hrvatski željeznica
7. da se nastavi provedba aktivnosti vezanih uz verifikaciju dopuna mreže paneuropskih pruga u Hrvatskoj (produljivanje B-ogranka V. koridora do Trsta, uvršćivanje pruge Oštarije - Split/Šibenik u B-ogranak V. koridora kao grane Vb1)
8. da se provedu aktivnosti radi ustanovljivanja potreba za većim proučavanjem jadransko-jonskoga prometnoga smjera (formalno uporište za to jest u jadransko-jonskom prometnom području koje je bilo prihvaćeno u Helsinkiju).

Summary

Pan-European Traffic Corridors and Other International Traffic Routes in Croatia (Establishing the need for updating, addition and further activities)

The paper gives an outline of the Pan-European traffic corridors and international railway routes going through Croatia. The most important international agreements are listed and in relation to that a review of participation of Croatia in these processes. Plan documents for international railway routes are finished at the level which affects negatively other subjects having to do with railway infrastructure (planners of the second infrastructure, exterior planners, town planners, architects etc.). It is also pointed out the necessity of intensifying activities in order to sign the letter of intention for the V. (fifth) Pan-European traffic Corridor and to draw up documentation and plans for railway field on the international routes. In order to improve the existing situation priority activities have been proposed.

Akademik **Josip Božičević**
Institut prometa i veza Zagreb

Doc. dr. **Srećko Kreč**
Institut prometa i veza Zagreb

Prof. dr. **Dragan Badanjak**
Fakultet prometnih znanosti Zagreb

UDK 656.2: 338.933
Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Stanje željeznica u svijetu i Europi i tržišno usmjereni preustroj željeznice

Sažetak

U radu su prikazani željezničko poslovno okružje i stanje željezničkoga prometa u svijetu i u Hrvatskoj. Naznačuje se temeljni problemi u poslovanju željezničkih poduzeća i načini njihova rješavanja. Željeznica je izgubila znatan udio u prijevozu tereta u suhozemnome prometu, a u poslovanju je opterećena zastarjelom organizacijom, velikim gubitcima i velikom brojem zaposlenih u višku. Uza zastarjelu infrastrukturu i zastarjeli prijevozni park, na stanje željeznice u Hrvatskoj dopunski su negativno utjecali rat od 1991. do 1995. i njegove posljedice. Zbog toga je potrebno sveobuhvatno restrukturirati željezničko poslovanje. Taj proces upravo traje. U radu se skreće pozornost na potrebu da se svim prometnim granama omoguće podjednaki uvjeti za poslovanje, ali i na to da one grane koje u poslovanju stvaraju veće eksterne troškove te troškove i plaćaju. U planiranju prometne infrastrukture više pozornosti trebalo bi posvetiti zaštiti okoliša, a isto tako i održivu razvoju.

Ključne riječi: restrukturiranje željeznice, tržišno usmjerenje željeznice, zaštita okoliša, održivi razvoj, eksterni troškovi

Key words: restructuring of railways, market oriented railways, environment protection, sustainable development, external expenses

Željeznica je dugo vremena bila osnovni oblik kopnenoga prijevoza. Do prije pedesetak godina njome je bilo prevoženo oko 90 posto svih roba i putnika. No, nakon II. svjetskoga rata počeo se naglo razvijati cestovni promet, koji je postupno preuzeo vodeću ulogu u kopnenome prijevozu. U današnje vrijeme udio željeznice u kopnenom prijevozu iznosi od 15 do 17 posto, a u udio cestovnoga prometa od 83 do 85 posto. Ako bi se taj trend nastavio, procjenjuje se da bi željeznica za oko 25 godina prestala postojati jer bi sav prijevoz bio preusmjeren na druge prometne grane, u prvome redu na cestovni promet. No, zemlje članice Europske unije shvatile su to da prometni sustav ne može uspješno funkcionirati bez željeznice, pa su odlučile modernizirati željeznice, tržišno ih restrukturirati i zaustaviti daljnji pad obujma željezničkoga prometa.

U zemljama Europske unije prometni učinak željeznice u apsolutnom iznosu stagnira već dulji niz godina, ali s obzirom na to da ukupan prijevoz bilježi porast, to se smanjuje udio željezničkoga prometa u ukupnome prometu. Velika promjena dogodila se devedesetih godina 20. stoljeća kada je pao Berlinski zid i kada je bila razbijena bivša zajednica zemalja članica Vijeća za uzajamnu gospodarsku pomoć (ruski: Sovjet ekonomičeskoj vzjamopomošči - SEV). Kao posljedica toga pojavio se niz novih samostalnih zemalja koje većinom teže euroatlantskim asocijacijama i tržišnomu gospodarstvu. U tim zemljama gospodarstvo se restrukturiralo, izgubilo se dotadašnje relativno sigurno klirinško tržište i znatno je opao obujam materijalne proizvodnje. Kao posljedica toga prijevoz roba i prijevoz putnika smanjili su se drastično. Ukupan teretni prijevoz u tranzicijskim zemljama u području od Baltika preko Jadrana do Crnoga Mora smanjio se na oko polovicu prijevoznoga obujma iz devedesetih godina. U Hrvatskoj taj pad još je drastičniji, pa prijevozni obujam iznosi oko 25 posto obujma iz devedesetih godina.

Zbog negativnih trendova željeznica je u cijelome svijetu došla u vrlo nepogodan položaj. Da bi željeznica kao prometni sustav uopće preživjela, pojavila se potreba za time da se temeljito restrukturira kako bi se osposobila za tržišnu utakmicu s najvećim konkurentom - cestovnim prometom. Bit restrukturiranja željeznice jest smanjivanje poslovnih troškova, poboljšavanje razine usluga i prihoda te, kao krajnji cilj, poslovanje bez gubitaka ili čak profitabilno poslovanje. Da bi se to ostvarilo, velike i trome željezničke sustave valja razbiti na manje i gipkije jedinice. Željeznica dugi niz godina nije imala prave konkurencije te je oblikovala velike i trome sustave. Kada se u cestovnome prometu pojavila konkurencija, željeznica nije na vrijeme reagirala sa strukturnim promjenama, nego je i dalje poslovala na starim načelima te se sve više udaljavala od tržišnih zahtjeva i gomilala gubitke.

U Hrvatskoj za to je djelomično kriva i sama država koja se željeznicom koristila kao sustavom koji je niskom prijevoznom cijenom trebao omogućiti poslovanje drugim gospodarskim subjektima koji nisu uvijek bili sposobni za tržišnu utakmicu. Isto tako zbog niske prijevozne cijene željeznica je često imala i socijalnu zadaću (niska prijevozna cijena s mnogim povlasticama za širok krug ljudi). Tako je dolazilo do svjesnoga prelijevanja prihoda iz željeznice u druge gospodarske grane - u industriju, poljodjelstvo, graditeljstvo, turizam i drugamo. Država je godinama subvencionirala gubitke nastale u poslovanju željeznice, pa je to u poslovanju željeznice postalo uobičajeno (računi i gubitci uvijek su bili podnošeni državi na sanaciju). Zbog toga s jedne strane dolazilo je do smanjivanja opsega ulaganja u željeznicu, što je za posljedicu imalo njezino tehničko-tehnološko zaostajanje, a s druge strane to je željeznici stvaralo privid sigurnosti, pa se u punoj mjeri nije vidjela potreba za time da se u njezinu poslovanju razvijaju tržišni mehanizmi i ono prilagodi potrebama putnika i korisnika prijevoznih usluga.

U bogatijim europskim zemljama oko željeznice se stvorio krug prateće industrije i kapitala koji su pokretali znatna ulaganja. Željeznička infrastruktura održavala se na razini vrlo visokih standarda koje je donosila sama željeznica preko svojih međunarodnih asocijacija (UIC i drugi). Gradile su se nove pruge velikoga kapaciteta i nove pruge za velike brzine (veće od 200 km/h), pruge su se opremale suvremenom i sofisticiranom opremom, poslovanje je bilo informatizirano u potpunosti, a znatna su bila i ulaganja u prijevozna sredstva koja su stvarno pružala prijevoznu uslugu na visokoj razini. No, poslovna organizacija nije uvijek pratila ulaganja u željeznički sustav, pa je on bio opterećen prekobrojnim osobljem i nefleksibilnim poslovanjem. Takva željeznica u razvijenim zemljama donosila je velike prihode, ali su i troškovi bili vrlo visoki i znatno su premašivali prihode. Zbog toga su se stvarali i godinama gomilali gubitci koji su bili prevaljivani na državu te su još više opterećivali proračune tih država. I kod tih željeznica pojavila se potreba za temeljitim rezovima radi smanjivanja dugova državi, koji su se odrazili na smanjivanje razine ulaganja, poslovnih troškova i broja osoblja, a s druge strane omogućili su da se u poslovanje uvedu tržišni zakonitosti i poboljšaju prijevozne usluge približavajući se što više željama korisnika prijevoznih usluga.

Gotovo sve željeznice u Europi bile su državnom vlasništvu (iznimka su manje željeznice koje su se uspjele osnovati unutar željezničkih uprava, ali su one većinom imale marginalnu ulogu). S druge strane cestovni prijevoznici uglavnom su u privatnome vlasništvu te se mnogo lakše prilagođavaju tržišnim zahtjevima. Cestovni prijevoznici su organizirani u jake lobije (kojima pomažu i lobiji jake naftne i automobilske industrije) koji su zajedno stvarali uvjete pogodne za razvoj cestovnoga prometa. Ti lobiji snažno su se odupirali ideji održiva razvoja i tomu da se ujednače uvjeta za poslovanje svih prometnih grana, što je podrazumijevalo snošenje eksternih troškova koje stvara pojedina prometna grana. S druge strane borili su se za nekontroliranu liberalizaciju prometne djelatnosti, što podrazumijeva ukidanje bilo kakva nadzora ili prometnih ograničenja. Uz to i nova tehnička rješenja smanjivala su negativne učinke cestovnoga prometa (bezolovni benzin, motori s malom potrošnjom goriva, sve tiši motori, protubučne ograde u naseljenim mjestima i drugo), tako da se u javnosti stvarao dojam da su ti negativni učinci cestovnoga prometa zanemarivi. No, nisu se mogle izbjeći niti sakriti prometne gužve, nesreće s velikim materijalnim štetama i ljudskim žrtvama, ekološki incidenti (prolijevanje opasnih tekućina u okoliš, ispuštanje opasnih plinova i slično) te sve veće stvaranje rupa u ozonskome omotaču i poremećaji u atmosferi s velikim i neuobičajenim meteorološkim oscilacijama.

Uz neke negativnosti (više u organizacijskome i poslovnim smislu), željeznica je pokazivala znatnu prednost pred cestovnim prijevozom, i to u prijevozu putnika u zoni prigradskoga i gradskog prijevoza velikih gradova, kod međugradskih vlakova na udaljenostima do 300 kilometara (omogućivši putovanja u oba smjera u jednom danu od gradskoga središta do gradskoga središta) te na području zaštite čovjekova

okoliša. Zračnomu prometu željeznica je počela konkurirati velikobrzinskim vlakovima, i to na udaljenostima od 500 do 600 kilometara (iznimno i na većim udaljenostima). U vršnim razdobljima cestovni prijevoz u velikim gradovima teče vrlo otežano te uz velika kašnjenja i troškove. Željeznica u tim uvjetima može pružiti znatno bolju uslugu zahvaljujući velikome kapacitetu i daljinskom upravljanju prometom. Zbog velikoga kapaciteta i točnosti prometa koji željeznica može osigurati na višekolosiječnim prugama (dva ili više kolosijeka), ona se pojavila kao ozbiljan partner industriji s mogućnošću prijevoza velikih količina robe u točno određeno vrijeme (»just in time«), što industriji omogućuje poslovanje bez velikih zaliha u proizvodnji i brže obrtanje kapitala.

Željeznica mnogo manje nepogodno utječe na okoliš nego cestovni promet. Emisija štetnih plinova u atmosferu mnogo je manja (kod elektrificiranih pruga te emisije uopće nema), intenzitet buke od željezničkoga prometa je manji, mnogo manje zemljišta troši se za izgradnju pruga nego što se troši za izgradnju cesta (za dvokolosiječnu prugu potrebna je zemljište široko 13 metara, a za suvremenu autocestu potrebno je više od 24 metra, što, ako se uzme u obzir duljina prometnica, rezultira tisućama hektara zemljišta koje je potrebno potrošiti više za izgradnju cesta), štete koje prouzrokuje cestovni promet puno su veće nego u željezničkome prometu (štete na vozilima od prometnih nesreća, veliki broj poginulih i ranjenih i drugo), a čepove ispred velikih gradova nemoguće je izbjeći bez obzira na kapacitet pristupnih cesta. Sve to željeznici daje prednost koju su spoznali odgovorni za planiranje razvoja u EU-ovim zemljama. U tim planovima željeznici se daje znatno veća pozornost nego što je ona imala u proteklome višedesetljetnim razdoblju. S ostvarivanjem tih planova željeznica bi mogla uistinu postati temeljni oblik kopnenoga prometa u 21. stoljeću. Takvo stanje zorno oslikava poznata uzrečica Louisa Armanda: »Željeznica će biti prijevozno sredstvo 21. stoljeća ako preživi 20. stoljeće«.

Kako omogućiti željeznici da preživi nagomilane teškoće? Potrebno je snažno udariti po njezinim najvećim negativnostima, a to su organizacija, neekonomično poslovanje, nefleksibilnost i nedostatna tržišna usmjerenost. Sve to još više je opterećeno i zastarjelom i podinvestiranom infrastrukturom, zastarjelim i neodržavanim prijevoznim sredstvima, prekobrojnim osobljem i nagomilanim dugovima. Izlaz iz takva stanja traži se u procesu temeljita restrukturiranja (tzv. sanacije više ne mogu donijeti veći preokret jer kod njih samo se održava na životu postojeće stanje).

U svijetu postoje dva temeljna modela restrukturiranja željeznice. Jedan od njih jest japansko-američki model, prema kojemu je željeznica podijeljena po prugama. Svakom prugom (ili s nekoliko pruga) upravlja jedno poduzeće i u njegovu vlasništvu jesu infrastruktura i prometna regulacija (pruga, pružna postrojenja, oprema, zgrade i druge nekretnine te osoblje koje održava prugu i osoblje koje regulira promet) te prijevozna sredstva (vagoni, lokomotive, elektromotorni vlakovi i osoblje vlaka). Neke od djelatnosti mogu biti i privatizirane. Drugi osnovni model jest europski model. On podrazumijeva podjelu velikih željezničkih poduzeća na dva osnovna dijela, i to na područje infrastrukture i prometne regulacije te na područje operatora (prijevoznika). Jedna od osnovnih razloga primjene toga modela jest razbijanje željeznica u državnom vlasništvu koje su nakon ukidanja granica u Europskoj uniji postale države u državi i otežale nesmetano obavljanje željezničkoga prometa preko granica. Naime, promet se i dalje obavljao do granice željezničke uprave, gdje je slijedila promjena lokomotiva i osoblja. Nesmetano obavljanje prometa preko državnih granica, koje su ujedno i granice željezničkih uprava, otežano je i različitim sustavima koji se primjenjuju na željeznici (električna vuča, signalno-sigurnosni sustavi, prometni propisi i drugo). Da bi se omogućio nesmetano obavljanje željezničkoga prometa preko granica, u zemljama EU-ovim članicama prišlo se procesu harmonizacije i interoperabilnosti. Svrha tih aktivnosti jest ujednačavanje tehničkih značajaka željeznica i ujednačavanje propisa i zakona za nesmetan tijek prekograničnoga prometa.

Primjena europskih smjernica trebala je zaustaviti negativan trend poslovanja željeznica i barem djelomice promet s cesta preusmjeriti na željezničke pruge. To su djelomično uspjele Švicarska i Austrija, koje su kontingentima dozvola ograničile kamionski prijevoz i prijevoz tereta s cesta preusmjerile na željeznicu, i to bilo izravno (iskorištavanjem vagona umjesto kamiona za prijevoz robe) bilo neizravno (preko uprtnoga prijevoza, tj. prijevoza kamiona i kamionskih prikolica na vlakovima). No, zadovoljavajući rezultati u cijeloj Europi nisu postignuti jer sve veća liberalizacija kamionskoga prijevoza (uz ukidanje prijevoznih dozvola) omogućila je daljnji porast cestovnoga prometa, a s druge strane željeznice su u praksi kočile provedbu EU-ovih smjernica i usporavale proces stvarnoga i potrebnog restrukturiranja. Uvidjevši takvo stanje, Europska unija priprema izmjene smjernica radi ubrzavanja procesa restrukturiranja i većega poticanja željezničkoga prometa.

Država kao vlasnik infrastrukture treba svim prometnim granama stvoriti podjednake uvjete za poslovanje, jer tek tada korisnici prijevoznih usluga imaju mogućnost kvalitetnoga alternativnog odabira. Bilo bi dobro da se država u planiranju prometne infrastrukture vodila načelima održiva razvoja jer bi se tada infrastruktura gradila u okviru materijalnih mogućnosti, kapacitirana za realne prometne potrebe, ujednačenije po prometnim granama uz uključivanje zaštite okoliša u većoj mjeri. Velika ekspanzija izgradnje u samo jednoj prometnoj grani uz stvaranje vrlo pogodih uvjeta koje tržište ne može konzumirati u potpunosti, iscrpljuje državne resurse, a druge prometne grane dovodi u neravnopravan položaj. U neravnopravnim i neizbalansiranim uvjetima kakvoća usluge kod neke prometne grane (koja iskorištava nove suvremene kapacitete) odskače toliko da ni manja cijena usluga kod drugih prometnih grana (koje su primorane rabiti zastarjele kapacitete) ne može kompenzirati tu razliku. Kod ujednačavanja uvjeta za poslovanje jedna od važnijih odrednica jest i uključivanje eksternih troškova poslovanja u cijenu prometne usluge.

Ako je sustav prekapacitiran i preskup u samome začetku, tada se stvara dugoročan problem jer se održavanje sustava ne može osigurati kroz njegovo redovito iskorištavanje (zbog relativno maloga prometa odnosno velikih kapaciteta koje je skupo održavati), pa se ulazi u spiralu nepokrivenih troškova i potrebu njihova podmirivanja uz nova kreditna (proračunska) zaduživanja. Svjetske bankarske ustanove voljne su kreditirati izgradnju novih infrastrukturnih objekata. No, nisu voljne davati zajmove za kasnije održavanje infrastrukture. Ceste, željeznice i druga prometna infrastruktura trebale bi pokrivati troškove svoga održavanja (a barem i dio kreditnih obveza koje su stvorene njihovom izgradnjom) iz prihoda koje ostvaruje od korisnika. Ako se prometna infrastruktura održava pomoću zajmova, tada je riječ o pogrešnome planiranju, izgradnji preskupih i prekapacitiranih objekata ili o pogrešnoj tarifnoj politici. Kod njih je na dulji rok zamrznut velik novac koji se u međuvremenu mogao djelotvornije potrošiti za druge potrebe. Te teškoće nisu svojstvene samo Hrvatskoj, nego su ih iskusile i mnogo bogatije zemlje koje su kroz tu razvojnu fazu prošle mnogo prije i koje su napravile takve pogreške u planiranju i realizaciji razvoja.

Često se govori da sadašnji naraštaj svojim nedostatno promišljenim ponašanjem nema pravo još više zaduživati i prekomjerno onečišćavati okoliš jer to pada na teret budućim naraštajima. Zato se vrlo često govori o potrebi provedbe održiva razvoja (razvoja koji zadovoljava sadašnje potrebe, planira razvoj i osigurava preduvjete za njegovu postupnu provedbu u skladu s potrebama ne zadužujući nepotrebno sadašnje i buduće naraštaje) koji uključuje i zaštitu okoliša i uravnotežen razvoj (koji bi trebao smanjiti jaz između bogatih i siromašnih te između razvijenih i nerazvijenih). To je u suprotnosti s liberalnim poimanjem kapitalno intenzivnoga razvoja koji zahtijeva što manju kontrolu i ograničenja opravdavajući to pravom na stalan razvoj i dobit (bez obzira na posljedice). Te dvije ideje sukobljene su i na svjetskoj razini gdje se pokušava pronaći ravnoteža odnosno ostvariti što veći utjecaj ideje održiva i uravnoteženoga razvoja na svjetskoj razini te veće zaštite okoliša. Te ideje dobivaju sve više pristaša i na svjetskoj razini, što je vidljivo i iz zaključaka *summita* o održivu razvoju koji je nedavno održan u Johannesburgu.

Summary

State of Affairs in Railways in the World and Europe and Market Oriented Restructuring of Railways

This paper is about railway business environment and situation of railway traffic in the world and in Croatia. Fundamental business problems of railway companies and the ways of solving them are pointed out. Railways have lost a considerable share in overland freight transport and the business is encumbered by obsolete organization system, large losses and large number of employees. Along with obsolete infrastructure and rolling stock, the war from 1991 to 1995 and its consequences exerted an additional negative influence on the state of affairs in the railways. That is why a comprehensive restructuring of the railway business is necessary. It is an ongoing process. Attention should be drawn to the need of enabling all the traffic branches to have the same business conditions, and that the branches that make large external expenses pay them as well. When planning traffic infrastructure more attention should be brought to environment protection as well as to sustainable development.

Budućnost Hrvatskih željeznica

Okrugli stol

Transformacija željeznice je prijeko potreban proces

Dana 1. listopada 2002. u Hrvatskome državnom arhivu u sklopu proslave Dana Hrvatskih željeznica bio je održan okrugli stol na kojemu se raspravljalo o budućnosti željezničkoga prometa u Hrvatskoj s obzirom na gospodarske i tehničko-tehnološke promjene koje se zbivaju u svijetu. Tom prigodom rečeno je da se tim promjenama moraju prilagoditi i Hrvatske željeznice ako žele opstati na prijevoznom tržištu. U radu okrugloga stola sudjelovali su članovi Uprave HŽ-a i stručnjaci iz pojedinih područja. U raspravi koja je potom slijedila sudjelovali su ministar pomorstva, prometa i veza RH RONALD ŽUVANIĆ, njegov pomoćnik za željeznički promet NIKOLA KANCIJAN, stručnjaci iz Hrvatskoga državnog arhiva, predstavnici grada Zagreba i predstavnici industrije koja surađuje sa željeznicom.

Transformacija željeznice je svjetski proces. U nekim europskim zemljama ta prilagodba suvremenim gospodarskim i tehničko-tehnološkim uvjetima završena je više ili manje uspješno. Kao i željeznice u drugim tranzicijskim zemljama koje desetljećima nisu poslovale na tržišnim načelima, tako se i Hrvatske željeznice susreću s teškom zadaćom svoje preobrazbe u poduzeće koje će poslovati po tržišnim zakonitostima. Njihov položaj još je teži zato što su u ratu za hrvatsku neovisnost i samostalnost (1991-1995) na svojim stabilnim i mobilnim kapacitetima pretrpjele štetu procijenjenu na oko 6,0 milijardi kuna ili na oko 800 milijuna eura. To je na nekoliko godina zaustavilo daljnji razvoj Hrvatskih željeznica jer je znatan novac morao biti uložen u otklanjanje ratnih šteta i u dovođenje prometa na prijašnju razinu. No, najteže razdoblje Hrvatskih željeznica sada je iza njih. Već nekoliko godina teče proces njihova restrukturiranja i modernizacije. U tome procesu Hrvatske željeznice imaju punu potporu Vlade RH, a ulaganje u modernizaciju željezničkih kapaciteta jedan je od prioriteta u sklopu ukupnoga gospodarskog razvoja Hrvatske. Zbog toga je više nego izgledno da će proces restrukturiranja Hrvatskih željeznica i njihove modernizacije biti okončan uspješno.

Željeznica ima važnu društvenu zadaću

Sudjelujući u radu okrugloga stola o budućnosti željeznice, ministar pomorstva, prometa i veza RH **Ronald Žuvanić** rekao je da se malo koje poduzeće može pohvaliti tako dugom poviješću i tako važnom društvenom zadaćom kakve imaju Hrvatske željeznice. Zbog toga je zahvalio svim naraštajima željezničara što su održavali i što i dalje održavaju prometne krvotoke u zemlji te je potom nastavio:

- Od postanka do današnjih dana željeznica se razvijala na taj način i do te mjere da je postala vitalna grana bez koje se ne mogu zamisliti gospodarski i ukupan društveni napredak. I Hrvatske željeznice ispunjavale su tu zadaću. Nosile su teret razvoja, bile element socijalne politike, iznijele teret posljednjega rata i njegovih posljedica. Ima puno simbolike u tome na koji je način tekla poslijeratna obnova željeznice i koliko je ona značila za ponovno vraćanje života u krajeve kroz koje je željeznički promet nakon godine 1995. opet uspostavljen.

Povijest željeznice bogata je iskustvom stručnjaka koji su gradili pruge, vagone i lokomotive. Kada je pak riječ o željeznici u današnje vrijeme, tada se u prvome redu govori o izgradnji pruga za velike brzine (od 200 do 300 km/h), o vlakovima visoke uslužne razine i o daljinskome vođenju prometa. Budući da se željeznica suočava sa sve oštrijom konkurencijom cestovnih prijevoznika, to se uvelike prilagođava novim okolnostima. Traženje novih rješenja karakteristično je za sve suvremene željezničke uprave. Zemlje članice Europske unije odlučile su se liberalizirati tržište željezničkih usluga, što znači da željeznice moraju pružati isključivo usluge koje imaju tržišnu prođu. Ta prilagodba ne teče lako ni u razvijenim zemljama, a još teža je u zemljama koje se bore s gospodarskim teškoćama.

Hrvatske željeznice ozbiljno su zakoračile u proces svojega restrukturiranja, koji je preduvjet za buduće djelotvornije funkcioniranje. Taj proces teče uz dosta teškoća i sporije nego što bi bilo potrebno. No, budući da je postignut konsenzus svih sudionika u provedbi toga kompleksnog posla, izgledi za uspjeh jesu realni. Taj proces prijeko je potrebno nastaviti. Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH uskoro u saborski postupak šalje novi zakon o željeznici. Odredbe toga zakona slijede europske smjernice na području željezničkoga prometa i tek su prvi korak u transformaciji Hrvatskih željeznica. Kompleksnije zadaće slijede pošto novi zakon stupi na snagu. Inače u njemu je predviđeno da se sadašnji željeznički sustav razdvoji na područje željezničke infrastrukture i na područje željezničkoga prijevoza. To bi trebalo rezultirati jasnijom slikom njihova međusobnog odnosa, smanjivanjem poslovnih troškova i smanjivanjem državne potpore, koja će ubuduće biti usmjeravana isključivo na naknade u putničkom prijevozu i na razvoj kombiniranoga transporta. Donošenjem novoga zakona i njegovom primjenom postupno će se stvarati uvjeti za to da se područje željezničkog prijevoza u bližoj budućnosti razdvoji na djelatnost putničkoga prijevoza i na djelatnost teretnoga prometa, kao i uvjeti za to da se te djelatnosti u konačnici privatiziraju. Republika Hrvatska i dalje će biti vlasnica željezničke infrastrukture, ali će preuzeti potpunu brigu o njezinu održavanju i razvoju. Na taj način stvorit će se mogućnosti za to da budući hrvatski željeznički prijevoznik (ili možda više njih), oslobođen(i) troškova održavanja i razvoja infrastrukture, u konkurentskoj utakmici sa stranim željezničkim prijevoznicima i drugim oblicima prijevoza pruža(ju) kvalitetniju i tržišno prihvatljiviju uslugu te da posluje(u) kao konsolidirano(a) trgovačko(a) društvo(a).

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH priprema još jedan važan dokument. Riječ je o programu financiranja prijevoza na lokalnim prugama i upravljanja njima. Te pruge čine trećinu ukupne pružne mreže u Hrvatskoj S obzirom na to da je stupanj nepokrivenosti troškova putničkoga prijevoza prihodima na njima visok i da je njihovo tehničko stanje loše, lokalne pruge postale su ne samo gospodarsko nego i političko pitanje. Pojedinačni pokušaji rješavanja toga problema ne daju zadovoljavajuće rezultate. Program na kojemu radimo daje model prema kojemu se u taj proces u većoj mjeri moraju uključiti jedinice lokalne samouprave, i to tako što će određivati stvarne potrebe za putničkim prijevozom na pojedinoj lokalnoj pruzi i pokrivati nastale troškove. Program polazi od toga da se promet na lokalnim prugama ne ukida, nego da se one primjereno tehnički osposobe i više iskorištavaju uz kvalitetniju ponudu i potporu lokalne samouprave. Program ne isključuje mogućnost da neka od lokalnih pruga bude zatvorena za promet, ali to onda mora biti zajednička odluka svih zainteresiranih čimbenika. Naravno, uspješnost programa ovisi o tome kolike će biti ukupne investicije Hrvatskih željeznica.

Kada govorimo o razvoju i investicijama, tada valja podsjetiti na donesene dokumente kojima je u idućih pet godina predviđen ambiciozan plan ulaganja u željeznicu. Dugogodišnja podinvestiranost u dijelu pružne infrastrukture, dotrajali i neprikladni prijevozni kapaciteti, zastarjela signalizacija, nepotpunost i neusklađenost elektrifikacijskog sustava, teški i štetni radni uvjeti te niz drugih teškoća jesu velik izazov za željeznicu i željezničare, ali i za Vladu RH i resorno ministarstvo kako bi se pronašao novac potreban za ulaganja. Vlada RH u posljednje je vrijeme donijela više važnih odluka kojima je svrha financijsko konsolidiranje Hrvatskih željeznica. U programskim prioritetima do kraja godine i u preostalom dijelu mandata istaknula je potrebu njihove modernizacije. Upravo traje rasprava o državnome proračunu za iduću godinu, pri čemu se nastoji u tome da se potrebe Hrvatskih željeznica zadovolje u što je moguće većoj mjeri. Resorno ministarstvo i dalje će raditi na rješavanju financijskih teškoća željeznice te na njezinu razvoju i modernizaciji kako bi Hrvatske željeznice postale poduzeće primjereno potrebama društva i zemlje, takvo poduzeće koja će moći odgovoriti izazovima vremena - rekao je ministar Žuvanić na kraju svojega izlaganja.

Raste produktivnost i povećava se poslovna djelotvornost

Sudjelujući u raspravi na okruglome stolu o budućnosti Hrvatskih željeznica, predsjednik Uprave HŽ-a **Marijan Drempetić** u sklopu svojega izlaganja o njihovu restrukturiranju stanje u nekadašnjemu ŽTP-u Zagreb usporedio je s Hrvatskim željeznicama danas.

- Početkom devedesetih godina prošloga stoljeća u ondašnjemu ŽTP-u Zagreb bilo su zaposlene 42 tisuće radnika. Vozni park sastojao se od 11.500 teretnih i više od 1.400 putničkih vagona, stotinjak dizel-motornih i elektromotornih vlakova i oko 350 lokomotiva. U strukturi vozila različitih tipova i serija kojima je raspolagao ŽTP Zagreb, bili su zastupljeni gotovo svi europski pa i svjetski graditelji.

No, ti naslijeđeni kapaciteti ne odgovaraju sadašnjim potrebama gospodarskih subjekata. Zbog toga valja poduzimati velike napore da bi se prijevozni kapaciteti prilagodili tržišnim potrebama. Sada se u prvome redu bavimo time da vagonski park strukturiramo tako da budu prikladan za ispunjavanje prijevoznih zahtjeva gospodarskih subjekata te da se uz povećavanje produktivnosti djelotvorno uključimo u tržišnu utakmicu.

Na području pružne infrastrukture, osobito na prugama koje su u današnje vrijeme hrvatske dionice paneuropskih prometnih koridora, devedesetih godina stanje je relativno zadovoljavalo. Naime, na prugama bivšega ŽTP-a Zagreb bile su ostvarivane najveće brzine u okviru ondašnje Zajednice jugoslavenskih željeznica. No, rat od 1991. do 1995. promijenio je puno toga. Zbog velikih ratnih šteta i potrebe da se promet normalizira što prije, sva ulaganja bila su praktički usmjeravana u otklanjanje ratnih šteta. Zbog toga su izostala bilo kakva ozbiljnija ulaganja ne samo u razvoj željezničke infrastrukture nego i u njezino održavanje. Problem je morao biti rješavan tako da se smanjuju vozne brzine vlakova, a za obavljanje prometa bio je angažiran velik broj ljudi jer su izostala ulaganja u automatizaciju prometa i u informatičke tehnologije pomoću kojih se u današnje vrijeme upravlja prometom. Ilustrirat ću to podatkom da je od 1990. do 2000. izostao bilo kakav kapitalni remont infrastrukture. Podsjetit ću na to da je godine 2000. bio izveden kapitalni remont na svega pet kilometara kolosijeka. U idućih pet godina Hrvatske željeznice moraju izvoditi najmanje 100 kilometara kapitalnoga remonta na godinu da bi stanje infrastrukture bilo dovedeno na razinu iz devedesetih godina. U tome smislu učinjene su i neke pogreške. Uz obnovu infrastrukture izostao je proces modernizacije jer novac kojim se raspolagalo u pravilu nije dostajao i bio je trošen na otklanjanje ratnih šteta.

Zbog izbijanja rata i prekidanja prometnih tokova putnika i tereta, rad na Hrvatskim željeznica sveo se na svega 25 posto opsega rada koji je bio obavljan u ŽTP-u Zagreb. Broj putnika opao je drastično, a teretni prijevoz krenuo je nekim drugim smjerovima. Cijelih pet godina vrlo važne HŽ-ove pruge bili su izvan prometa, a istodobno u tranzicijskim zemljama i u Europi u cjelini rasle su potrebe za putovanjem i potrebe za prijevozom tereta. Budući da su za trajanja rata u Hrvatskoj pronađeni alternativni prometni putovi, to je jedna od naših važnih ali nimalo laganih zadaća vratiti putnike i teret na HŽ-ove pruge.

Restrukturiranje u biti znači prilagoditi sve resurse tržišnom zahtjevima, i to tako da se prije svega smanjenje troškovi. U strukturi HŽ-ovih troškova troškovi zaposlenika jesu kudikamo najveći, i stoga jedna od važnih zadaća jest ta da se broj zaposlenih svede na europske standarde kako bi se na taj način, i uz povećanje opsega rada, povećala produktivnost. Naravno, kvaliteta usluge pritom se podrazumijeva sama po sebi. Jer, danas na tržištu prolaze samo oni proizvodi koji jamče određenu kvalitetu.

Da bismo dosegnuli ciljeve koje smo zacrtali, uza smanjivanje broja zaposlenih moramo strukturirati vozni park. Broj od 11.500 teretnih vagona moramo svesti na nekih 5.000, s time da dio vagona moramo rekonstruirati kako bi se u njima mogli prevoziti novi tereti što su se u međuvremenu pojavili na prijevoznom tržištu. S druge pak strane nekih tereta više jednostavno nema. Primjerice, Željezara Sisak više ne zahtijeva željezničke prijevozne usluge u onoliku opsegu kao nekada. Cijeli niz željezara u srednjoj Europi je zatvoren, rekonstruiran ili se bavi nekim drugim djelatnostima koje ne zahtijevaju tako opsežan prijevoz. Dakle, neki tereti su iščeznuli, a drugi su se pojavili. Pritom sve se više zahtijeva usluga *brodom u tvornicu*, tj. usluga pod kojom se podrazumijeva pravodobna doprema sirovina i otprema gotovih proizvoda bez angažiranja suvišnoga skladišnog prostora. To znači da je potrebno razvijati kombinirani transport i druge vrste suvremenoga prijevoza. Da bismo udovoljili tim potrebama, za prvo vrijeme moramo dati sagraditi 50 niskopodnih vagona za prijevoz kamiona, kako bismo se, uz prijevoz kontejnera, ozbiljnije mogli uključiti u kombinirani transport i to onda generirati kao novi proizvod i novu tržišnu mogućnost Hrvatskih željeznica.

Kada je u pitanju putnički vozni park, Hrvatske željeznice u današnje vrijeme putnike, na žalost, prevoze klasičnim garniturama na mnogim smjerovima gdje to nije opravdano. Naime, snažne lokomotive vuku svega dva ili tri putnička vagona i na taj način stvaraju neopravdano visoke troškove. Tu klasičnu vuču želimo supstituirati lakim motornim vlakovima čiji troškovi eksploatacije i održavanja jesu znatno niži, čak i pet do 10 puta. To je prinos Hrvatskih željeznica programu gospodarenja i financiranja lokalnim prugama, jer putnički prijevoz na njima bit će moguće održavati samo onda ako željeznička usluga bude konkurentna usluzi cestovnih prijevoznika, pri čemu željeznica ne zahtijeva veći novac nego što inače lokalna samouprava na svome području sufinancira cestovne prijevoznike u putničkome i teretnom prijevozu.

Što se tiče pružne infrastrukture, u današnjoj raspravi već smo čuli da je infrastruktura uređena u skladu s europskim parametrima uvjet za uključivanje u europski prijevozni sustav. One pruge u Hrvatskoj

koje žele ostati ili postati dionice europskih koridora moraju biti uređene prema europskim normama. Zbog toga slijedi veliko i prijeko potrebno ulaganje, prije svega u koridorske pruge. Moramo ih urediti tako da se prometom upravlja suvremenim tehnologijama i da vozne brzine vlakova dosegnu 160 kilometara na sat. U HŽ-ovim razvojnim planovima moramo točno odrediti to kada će se ostvariti zacrtani ciljevi, jer međunarodne novčarske ustanove kod predstavljanja koridorskih pruga zahtijevaju vrlo veliku transparentnost.

Rješavanju problema zaposlenosti morat ćemo također prići na novi način. U dosadašnjem razdoblju taj problem bio je rješavan uglavnom tako da su zbog niskih plaća ljudi odlazili sa željeznice i na taj je način nastajala izvjesna negativna selekcija. Sadašnji broj od 16.300 radnika rezultat je dobrovoljnih odlazaka sa željeznice, ali tako da su manje ili više odlazili svi oni što su bili propulzivni, koji su imali bilo kakvu alternativu. Tržišne iskorake možemo raditi samo s ljudima koji znaju generirati proizvod, koji ga znaju prodati na tržištu i koji ga mogu naplatiti. Daljnje restrukturiranje Hrvatskih željeznica u konačnici vodi prema smanjivanju broja zaposlenih na 12.500, sa željom da pritom dosegnemo produktivnost na željeznici u tranzicijskim zemljama i da se približimo produktivnosti razvijenih željeznica. No, i unutar tih 12.500 zaposlenika valja učiniti prijeko potrebno restrukturiranje, jer neki tradicionalni poslovi na željeznici nestaju, a pojavljuju se neki drugi koje željezničari moraju raditi da bi mogli izdržati tržišnu utakmicu.

Reći ću nekoliko riječi o investicijskim projektima koji upravu traju. Projekt modernizacije deset električnih lokomotiva ostvaren je potpuno i svih deset lokomotiva predano je u promet. Projekt revitalizacije i modernizacije 20 dizel-električnih lokomotiva upravo se provodi. Pet lokomotiva vozi, a svih dvadeset bit će završeno do mjeseca kolovoza iduće godine. Podsjećam na to da su to vozila čija razina rekonstrukcije omogućuje prihvatljive standarde. To je smanjivanje broja kvarova na pet na stotinu tisuća kilometara i njihova imobilizacija na godišnjoj razini nižoj od 4,0 posto. Poznato je koliki su danas kvarovi vučnih vozila i koliko to utječe na urednost željezničkog prometa.

Sada se rekonstruira 40 putničkih vagona i oni će biti transformirani u vagone kakvi danas voze na europskim prugama. Bit će klimatizirani i imat će takvu unutrašnjost koja će omogućavati udobno putovanje. Putnike više ne zanima putovanje u vozilima u kojima se ljeti kuhaju a zimi smrzavaju. Dio tih vagona bit će dovršen za sljedeću turističku sezonu, a cijeli projekt bit će gotov do kraja 2004.

Kapitalni remonti trebali bi ove godine dosegnuti razinu od 100 kilometara pruge, što znači da će se sanirati najkritičnije dionice na pojedinim prugama, a povećanjem brzine moći će se smanjiti vrijeme putovanja vlakom. Ukupna ulaganja u infrastrukturu u idućih pet godina procjenjujemo na šest milijardi kuna. Ostatak od četiri i pol milijarde kuna bit će uložen u željeznička vozila, informatičke tehnologije, optičke veze, upravljanje prometom, kao i u sve druge zahvate koji su vezani uz tržišno osposobljavanje Hrvatskih željeznica kako bi do kraja 2006. mogle ne samo preživjeti nego se i razvijati.

Alternative tim procesima nema. U uvjetima liberalizacije infrastrukture željeznički prijevoznici u pojedinim zemljama (nacionalni operatori) ne bi mogli opstati bez svih tih promjena i zahvata. I druge željeznice u okružju prolaze faze restrukturiranja. Nama uzor jesu željeznice koje su proces restrukturiranja dovršile ili su pred završetkom. Nismo skloni eksperimentima koje su načinile neke željezničke uprave odvajanjem infrastrukture od operative. Zaključili smo da je samo sinergijom moguće osposobiti operatore kako bi po modernoj i dobro održavanoj infrastrukturi vozili moderni i dobro održavani vagoni i lokomotive.

Glavni poslovni cilj Hrvatskih željeznica jest taj da u uvjetima liberalizirane infrastrukture održe svoju konkurentnost prema stranim željezničkim prijevoznicima (operatorima). Pritom predviđamo rast teretnoga prijevoza po stopi od 5,0 posto na godinu i putničkoga prijevoza po stopi od 2,0 posto na godinu te povećanje prihoda od 10 posto, s time da će troškovi rasti sporije od prihoda. Predviđamo da ćemo tim procesom dosegnuti razvojnu razinu suvremenih europskih željezničkih uprava - rekao je HŽ-ov generalni direktor na kraju svojega izlaganja.

Razvoj gradskoga i prigradskog prijevoza

Tijekom rasprave na okruglome stolu velika pozornost bila je posvećena daljnjemu razvoju gradskoga i prigradskog prijevoza. Na zagrebačkom području on uspješno funkcionira već nekoliko godina, a ulaganjem u nove vlakove prilagođene gradskomu i prigradskom prijevozu te u nova stajališta i prugu do Samobora predviđanja o daljnjoj ekspanziji prijevoza te vrste jesu realna. Zagrebačke gradske vlasti tim naporima Hrvatskih željeznica pružaju punu potporu. U raspravi je naglašeno da postoje realne mogućnosti za to da se gradski i prigradski prijevoz razviju i na području Rijeke, Splita i Osijeka.

ISBN 953-6278-07-3